

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 29

# Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

**TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA**

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

**20. kwiecień 1930**


## „Wielka Nagroda Monaca"

*Dnia 6. bm. odbył się doroczny wyścig uliczny o „Wielką Nagrodę Monaca", na którym słynny kierowca francuski Dreyfuss na maszynie „Bugatti" przebył 318 klm w 3 godz. 41 min. 2,6 sek., zdobywając pierwszą nagrodę w wysokości 375 tysięcy franków.*

# Konwencja międzynarodowa dotycząca ruchu drogowego

Artykuł 1.

Każde z układających się Państw zobowiązuje się, — w granicach swej władzy, — stosować lub uznać następujące postanowienia na drogach, otwartych do ruchu publicznego na jego obszarze:

*Prowadzenie pojazdów, zwierząt jucznych, pociągowych lub wierzchowych.*

Artykuł 2.

Wszelki osobno jadący pojazd musi mieć kierowcę. Przy taborach i pociągach drogowych liczba kierowców jest określona przez rozporządzenia krajowe.

Zwierzęta pociągowe, juczne lub wierzchowe, znajdujące się na drogach, otwartych do ruchu publicznego, muszą mieć przewodnika.

Artykuł 3.

Kierowcy i przewodnicy muszą być stale w takim stanie i położeniu, aby mogli panować nad pojazdem lub kierować swym zaprzęgiem, zwierzętami pociągowemi, wierzchowemi albo jucznemi. Obowiązani są oni dawać znać o swem zbliżeniu się innym kierowcom, przewodnikom i przechodniom, znajdującym się na ich drodze, oraz przedsiębrać w razie potrzeby wszelkie środki ostrożności.

Przechodnie, — poza środkami ostrożności, które należy zastosować przed wejściem na część drogi publicznej, przeznaczoną dla pojazdów i zwierząt, — powinni usuwać się dla przepuszczania pojazdów, włączając w to rowery, jak również zwierząt pociągowych, jucznych i wierzchowych.

*Kierunek ruchu.*

Artykuł 4.

W obrębie każdego kraju przepisowy kierunek ruchu winien być jednakowy na wszystkich drogach, otwartych do ruchu publicznego.

Zastrzega się możność wydawania przepisów o ruchu jednokierunkowym.

*Wymijanie i wyprzedzanie.*

Artykuł 5.

Kierowcy pojazdów lub przewodnicy zwierząt, jeśli mają wymijać albo dawać się wyprzedzać, powinni brać stronę, przeznaczoną dla przepisowego kierunku ruchu. Jeśli mają wyprzedzać, powinni oni brać stronę przeciwną.

Jednakże zastrzega się inny kierunek wyprzedzania i wymijania, o ile chodzi o tramwaje oraz niektóre drogi górskie.

W razie zbliżania się jakiegokolwiek pojazdu lub prowadzonego zwierzęcia, kierowcy i przewodnicy winni usuwać się w stronę, przeznaczoną dla przepisowego kierunku ruchu.

Jeżeli są oni wymijani lub wyprzedzani, kierowcy i przewodnicy powinni pozostawiać możliwie jak największą wolną przestrzeń. Jeśli chcą wyprzedzać, to przed opuszczeniem strony przeznaczonej dla przepisowego kierunku ruchu, muszą oni upewnić się, że mogą to uczynić bez zawadzenia o jaką przeszkodę i bez narażenia się na zderzenie z pojazdem, przechodniem lub zwierzęciem, dążącem w przeciwnym kierunku. Zabrania się wyprzedzać, jeśli niema zprzodu dostatecznego pola widzenia. Po wyprzedzaniu, kierowca winien sprowadzić swój pojazd na tę część drogi, która jest przeznaczona dla przepisowego kierunku ruchu, jednak dopiero po upewnieniu się, że może to uskutecznić bez niedogodności dla wyprzedzonego pojazdu, przechodnia lub zwierzęcia.

*Rozgałęzienia i skrzyżowania dróg.*

Artykuł 7.

Podczas nocy i po zapadnięciu zmroku żaden oddzielnie jadący pojazd nie może być w ruchu, nie będąc zaopatrzony na przodzie przynajmniej w jedno białe światło.

Białe światło lub jedno z białych świateł, gdy ich jest więcej, powinno być umieszczone z tej strony, po której odbywa się wymijanie.

Tabory i pociągi drogowe mają być oświetlane zgodnie z rozporządzeniami krajowemi.

Artykuł 8.

Podczas nocy i po zapadnięciu zmroku wszelki rower winien być zaopatrzony bądź w jedno światło, widzialne zarówno zprzodu, jak ztyłu, bądź też w jedno światło, widzialne tylko zprzodu, a ztyłu w urządzenie z czerwoną powierzchnią, odbijającą światło.

Artykuł 9.

a) Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana i złożenie dokumentów ratyfikacyjnych nastąpi 1 października 1926 r.

b) Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone w archiwach Rządu Francuskiego.

c) Złożenie dokumentów ratyfikacyjnych będzie stwierdzone protokółem, podpisanym przez Przedstawicieli Państw biorących w niem udział, oraz przez Ministra Spraw Zagranicznych Republiki Francuskiej.

d) Rządy, które nie będą w możności złożenia swego dokumentu ratyfikacyjnego 1 października 1926 r., będą mogły to uczynić zapomocą pisemnej notyfikacji, skierowanej do Rządu Republiki Francuskiej z załączeniem dokumentu ratyfikacyjnego.

e) Poświadczony za zgodność odpis protokółu, dotyczącego pierwszego złożenia ratyfikacyj, wymienionych w ustępie c), jak również dołączonych do nich dokumentów ratyfikacyjnych, zostanie staraniem Rządu Francuskiego doręczony niezwłocznie drogą dyplomatyczną Rządom, które podpisały niniejszą Konwencję. W wypadkach przewidzianych w ustępie d) Rząd Francuski poda im jednocześnie do wiadomości datę otrzymania notyfikacji.

Artykuł 10.

a) Konwencja niniejsza stosuje się z samego prawa jedynie do krajów macierzystych układających się Państw.

b) Jeżeli które z układających się Państw życzy sobie wprowadzić ją w życie w swoich kolonjach, posiadłościach, protektoratach, terytorjach zamorskich, lub terytorjach pozostających pod jego mandatem, to zamiar ten zostanie wzmiankowany w samym dokumencie ratyfikacyjnym, lub będzie przedmiotem specjalnej pisemnej notyfikacji, skierowanej do Rządu Francuskiego, która zostanie złożona w archiwach tegoż Rządu. O ile Państwo zgłaszające obierze ten ostatni sposób postępowania, to Rząd Francuski prześle niezwłocznie wszystkim innym układającym się Państwom poświadczony za zgodność odpis notyfikacji, podając datę jej otrzymania.

Artykuł 11.

a) Państwa, które nie podpisały niniejszej Konwencji, będą mogły do niej przystąpić.

b) Przystąpienie nastąpi przez przesłanie drogą dyplomatyczną Rządowi Francuskiemu aktu przystąpienia, który zostanie złożony w archiwach tego Rządu.

c) Rząd ten prześle niezwłocznie wszystkim innym układającym się Państwom poświadczony odpis notyfikacji, jak również aktu przystąpienia, podając datę otrzymania notyfikacji.

Artykuł 12.

Dla Państw, które wezmą udział w pierwszem złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, niniejsza Konwencja wejdzie w życie po upływie jednego roku od daty wymienionego złożenia, a dla Państw, które będą ją ratyfikowały później, lub które do niej przystąpią, jak również w stosunku do kolonji, posiadłości, protektoratów, terytorjów zamorskich i terytorjów pozostających pod ich mandatem, nie wymienionych w dokumentach ratyfikacyjnych, — po upływie jednego roku od daty otrzymania przez Rząd Francuski notyfikacyj, przewidzianych w art. 9 ustęp d), art. 10 ustęp b) oraz art. 11 ustęp b).

Artykuł 13.

O ile się zdarzy, że któreś z układających się Państw wypowiedziałoby niniejszą Konwencję, to wypowiedzenie winno być pisemnie notyfikowane Rządowi Francuskiemu, który niezwłocznie prześle wszystkim innym Państwom poświadczony za zgodność odpis notyfikacji, podając jednocześnie datę jej otrzymania.

Wypowiedzenie będzie miało skutek jedynie względem Państwa, które je notyfikowało i to po upływie jednego roku od otrzymania notyfikacji przez Rząd Francuski.

Te same postanowienia stosują się do wypowiedzenia niniejszej Konwencji odnośnie do kolonij, posiadłości, protektoratów, terytorjów zamorskich oraz terytorjów pozostających pod ich mandatem.

## Samochody trójkołowe

Od samego początku rozwoju automobilizmu zjawiła się potrzeba stworzenia typu pośredniego pomiędzy samochodem a motocyklem, który to pojazd byłby nie tak wywrotny, jak motocykl, a jednocześnie bardziej lekki i mniej skomplikowany oraz co najważniejsze — tańszy od samochodu.

Typem takiego pojazdu jest nowoczesny samochód trójkołowy. Wiele ewolucyj i udoskonaleń przeprowadzili konstruktorzy w samochodzie trójkołowym od roku 1910, w którym to roku pojawił się w Anglji pierwszy samochód tego typu.

Obecnie wiele fabryk europejskich specjalizuje się w budowie tych wehikułów, a mianowicie: w Anglji — Morgan-Runabout (najstarsza fabryka w budowie tych wozów), Sanford, Coventry Victor oraz w ostatnim roku znana fabryka z wyrobu motocykli B. S. A.; we Francji Dyrsan i Motocar F. R.

W ostatnich miesiącach zaczęła produkować samochody tego typu czeska fabryka samochodów Tatra, wystawiając model ten na ostatniej wystawie samochodowej w Pradze Czeskiej.

Z powyższych danych możemy wnioskować, że trójkołowce zyskują sobie coraz większą popularność i zastosowanie. Trójkołowce bowiem, budowane celowo o bardzo nisko położonym środku ciężkości, odznaczają się większą statecznością. Wystarczy jedna szybka jazda na wirażu, aby z miejsca dojrzeć różnicę na korzyść trójkołowców.

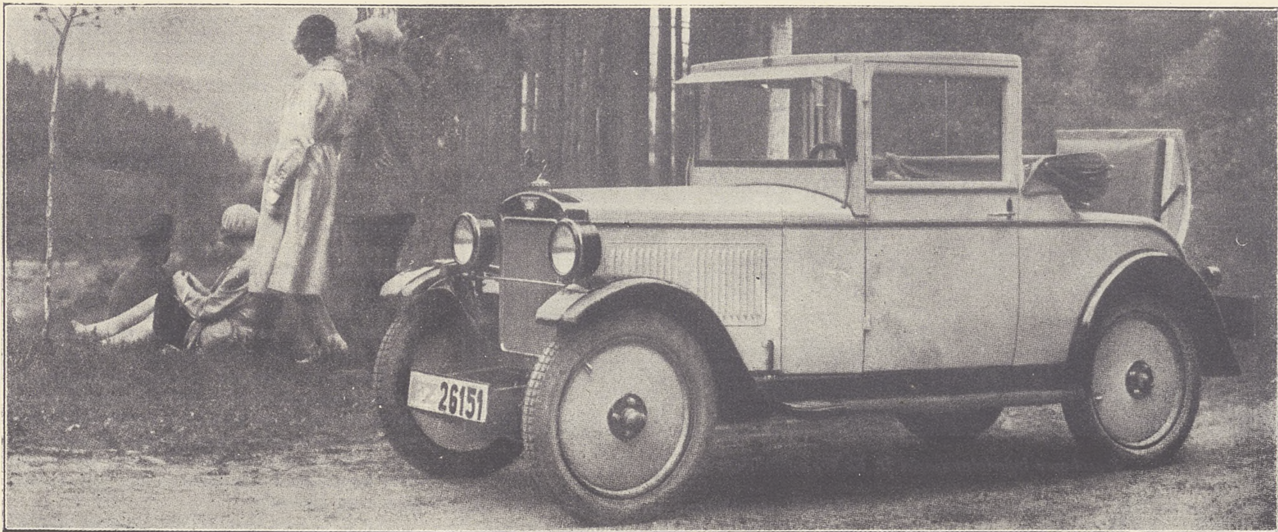
Trójkołowce są bardzo pewne i łatwe w prowadzeniu i mniej wywrotne, niż niejedne samochody 4-o kołowe. Jest w nich bardzo łatwy dostęp do wszystkich części silnika oraz możność zabezpieczenia się od niepogody.

Dalej posiadają one normalny czterotaktowy silnik samochodowy, a odznaczając się małym ciężarem, przewyższają czterokołowce tej samej mocy szybkością i łatwością pokonywania największych nawet wzniesień.

Trójkołowce na skutek mniejszego ciężaru zużywają mniej paliwa i smarów, mogą posiadać gumy o mniejszych wymiarach, oszczędzają nam zresztą gumę na czwarte koło. Wobec tego utrzymanie trójkołowców jest znacznie tańsze, równocześnie koszty rejestracji, podatki i inne wydatki są o wiele niższe.

Dotychczasowe próby na polskich drogach nic ujemnego nie wykazały, przeciwnie stwierdzono, że np. na drogach polnych jedno tylne koło, pędzone łańcuchem, pracuje o wiele lepiej i wydajniej i rozwija większą siłę, niż dwa koła przy zwykłym samochodzie. Zaznaczyć też należy, że drogi nasze nie są tak złe, jak się to powszechnie twierdzi, aby uniemożliwiały używanie samochodów o słabych silnikach. Dowodem tego jest m. in. fakt, iż w roku obecnym w zjeździe do Monte Carlo w konkurencji 142 samochodów I miejsce zdobył mały wozik francuski 5-konny La Licorne, jadąc na zjazd przez całą Polskę do Śniatynia przez Lwów, Lublin, Warszawę do Poznania.

Trójkołowce również brały już udział w Polsce w kilku imprezach samochodowych, m. in. trójkołowiec taki jak Morgan w dniu 8 i 9 lutego r. b. brał udział w Zjeździe Gwiaździstym z Łodzi do Zakopanego, wypełniając wszystkie warunki zjazdu, pomimo nader ciężkich warunków terenowych (teren górzysty i zaspy śnieżne).




*Kabriolet „Hanomag“ z silnikiem czterocylindrowym-czterotaktowym o mocy 16 KM.*

# Rozwój małego samochodu

Konstrukcja małego samochodu nie należy do koncepcji nowych, już bowiem na krótko przed wojną europejską narobiły wiele wrzawy na rynku samochodowym takie pocieszne „samowarki“, jak Peugeot-Baby, Mathis-Babylette lub Wanderer-Puppchen. Samochód owej epoki, aczkolwiek w ogólnych zarysach zbliżony do dzisiejszego wzoru, posiadał liczne braki i usterki. Dlatego też jego kopja w zmniejszonym wydaniu, które redukowało rozmiary tylko, a nie wady, bardziej jeszcze od ideału z roku 1929 odbiegała. Lokomocję motorową traktowano bezspornie za największy luksus, a tego minimum komfortu, jakiego od niej za drogie pieniądze żądano, mały samochód oczywiście zapewnić nie mógł.

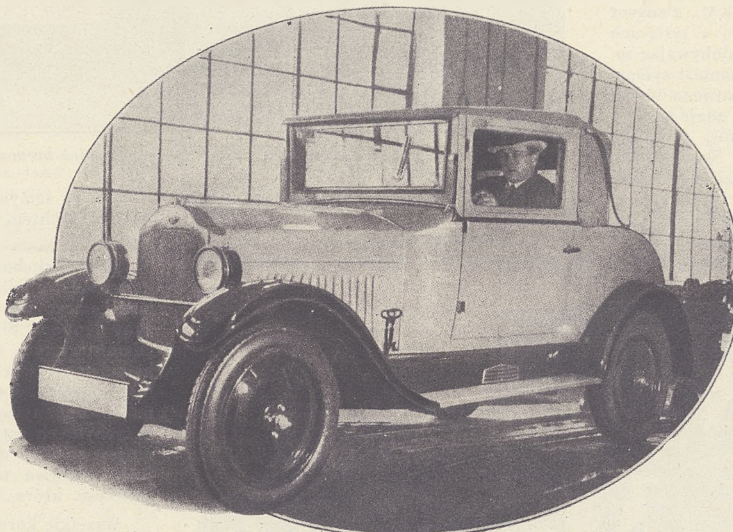
Nieliczni nabywcy, skuszeni względnie przystępną ceną małego wozu, wnet po zawarciu z nim bliższej znajomości, nabierali doń uprzedzenia, jako do psującej się bezustannie zabawki mechanicznej. Nikła tylko garstka konstruktorów, nieczułych na niepowodzenia, kontynuowała swe prace w tym kierunku. Przeważająca większość doszła do wniosku, że tego rodzaju rozwiązanie problemu małego samochodu jest z gruntu rzeczy fałszywe ze względu na niedorozwój techniki samochodowej. Chodziło więc o stworzenie małego wehikułu motorowego, któryby nie był miniaturą samochodu w jego klasycznej formie. Wyłoniła się w ten sposób całkowicie nowa w koncepcji i ogołocona z tradycyjnych szczegółów konstrukcja cyclecaru.

„Ce n'est plus une motocyclette, mais pas encore une voiture“ — oto jak Francuzi zwykli wyrażać się o cyclecarze, która to definicja czyni zeń coś zgoła nieokreślonego. Nieokreśloność owa wynika z braku pewnych wytycznych kierunków konstrukcyjnych, które już ustaliły typ dużego samochodu, zbliżonego do jego dzisiejszej znormalizowanej formy. Otóż konstruktorzy, folgując zbyt wybujałej fantazji, zaczęli „tworzyć“ niczem „wyzwoleni poeci futuryści“. Ich płody w postaci różnych fenomenów i dziwolągów zjawiały się jeden po drugim i wnet potem nikły jak meteory. Że wspomnę tylko mimochodem o cyclecarze Sky z drewnianą ramą, Bedelji o napędzie pasowym i t. d.

Nie dziw więc, że w takiej „dziwami“ przesiąkniętej atmosferze zrodził się pogląd na cyclecar zgoła nieprzychylny, jako na wehikuł, jednoczący w sobie wszelkie wady motocykla i samochodu. Na domiar złego strona estetyczna zwykle też wiele pozostawiała do życzenia, że niejeden taki, przeraźliwie hałasujący i na swych anemicznych kółkach huśtający się pojazd, pobudziłby samego Buster Keaton'a do śmiechu.

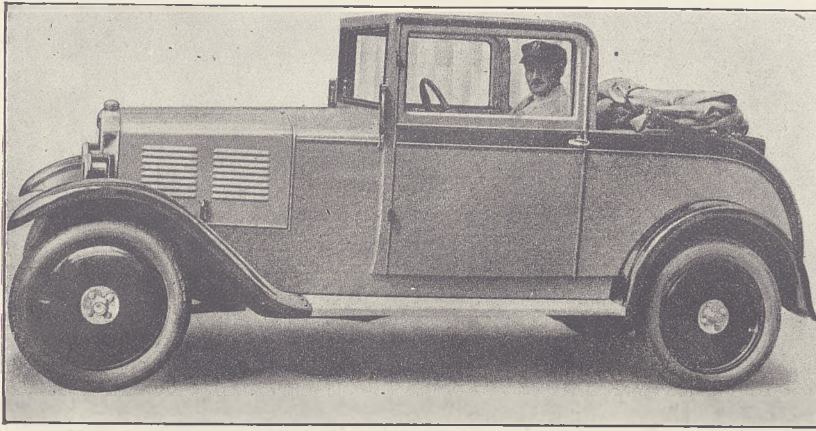
Faktem znamiennym jest, że w pogoni za coraz to nowemi ideami zrodziło się wiele ciekawych pomysłów. Tak powstał oryginalny i bardzo prosty w koncepcji szybkozmian, złożony z dwóch prostopadle względem siebie ustawionych tarcz ciernych. Przez przesuwanie jednej z nich uzyskuje się teoretycznie nieskończoną liczbę biegów. Mniej oryginalnym, ale zato więcej praktycznym okazał się pomysł stosowania odsłoniętego silnika motocyklowego, zastąpienie kosztownego kardanu łańcuchem i t. d.

I oto garstka sprytnych konstruktorów zorjentowała się w sytuacji i poczęła z powodzi pomysłów wyławiać jedynie najlepsze, by potem, kosztem sumiennej pracy teoretycznej i warsztatowej, zebrać je w harmonijną syntezę małego wozu. Im to cyclecar zawdzięcza swoje obywatelstwo w domenie automobilizmu. Cyclecary uczestniczą odtąd we wszelkich zawodach i konkursach jako wózki o łącznej pojemności cylindrów 1 100 ccm i wadze nieprzekraczającej 350 kg (formuła dziś już przestarzała, wobec zacierania się różnic konstrukcyjnych). Doskonałe wyczyny sportowe angielskich Morganów czy francuskich Sandfortów, których lekka a przytem mocna konstrukcja, czyni je szczególnie podatnemi do wyciągania szybkości, mówią same za siebie. Niedość na tem, w Anglji i we Francji istnieją sportowcy, zdobywający laury na tej samej maszynie, która im w życiu codziennem służy za zwykły środek lokomocji miejskiej czy podmiejskiej. Oczywiście, że takie praktyczne zastosowanie cyclecaru ma miejsce w idealnych warunkach drogowych i niepodobna sobie wyobrazić takiego 3-kołowego Morgana, skaczącego po naszych „kocich łbach“.



*Dyrektor generalny General Motors p. Wood w swym 4-konnym Oplu.*

Powróćmy obecnie do problemu, który przed laty utkwił na martwym punkcie: mam na myśli mały samochód w jego klasycznej formie. Początkowo wojna, następnie konkurencja cyclecarów hamowała jego rozwój w znacznym stopniu. Dopiero zapoczątkowanie racjonalnej produkcji masowej, stanowiącej przełom w technice automobilowej, nadaje prawidłowy zwrot całej sprawie. Równo-



*3-osobowy kabriolet marki D. K. W. z silnikiem 3/15-konnym.*

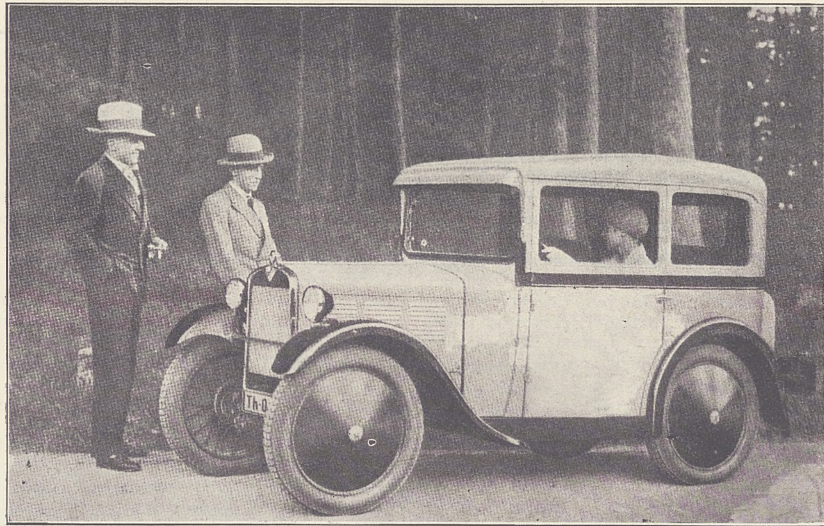
cześnie wpływa na to wspaniały rozwój metalurgji, która nas wzbogaca w tak doskonały materjał konstrukcyjny, jak stal wanadowa, tungstenowa, najprzedniejsza chromo-niklowa, przeróżne stopy aluminjowe jak duralumin, elektron, monel, silumin i inne. Znika więc obawa, aby zmniejszenie jakiegoś organu, okupione było kosztem jego wytrzymałości. Dawniej inżynier w braku odpowiednio odpornego materjału musiał przedymensjonowywać wszystkie wymiary osi, trybów i t. d., co w rezultacie zwiększało martwy ciężar poszczególnych organów w ruchu, redukując wydajność maszyny. Również wyrobienie niektórych drobnych, precyzji wymagających części, nastręczało wiele kosztów i trudności, które obecnie przestają trapić konstruktora w obliczu tak dokładnie pracujących obrabiarek jak popularna maszyna Gleason'a do krzywociętych trybów. Właśnie, dzięki tym wszystkim zdobyczom, realizacja małego samochodu wkracza na realne tory.

Jesteśmy więc świadkami narodzin takich samochodzików, jak Citroen 5 KM., Peugeot 5 KM., które wnet rozchodzą się w tysiącach egzemplarzy po całym świecie, zdobywając sobie wstępnym bojem ogólne uznanie i sympatję. O kwalifikacjach takiego Citroena świadczyć może fakt, że przed dwoma zdaje się laty Opel wypuścił serję samochodów, stanowiących wierną kopję „cytrynek". Skandal jaki potem miał miejsce, wywołał wrzawę w całym świecie automobilowym i zakończył się procesem obu fabrykantów. Dziwić się więc należy, że mimo tak wielkiego powodzenia Citroen zaprzestał budowy tego typu. Luka ta została obecnie wypełniona wystąpieniem na widownię Rozengarta, który w ostatnim Salonie Paryskim budził powszechną sensację. Okazał się on jeszcze tańszym i podobno lepszym od Citroena.

Jego konstrukcja nie jest oryginalną, gdyż p. Rozengart, były dyrektor fabryki Peugeot i Kawaler Legji Honorowej buduje go na zasadzie licencji angielskiego samochodziku Austin-Seven, dopełniając go własnemi, bardzo ładnemi karoserjami. W Niemczech Austin-Seven, budowany przez zakłady Dixi (własność fabryki B. M. W.), przyjęty został z mniejszym entuzjazmem, prawdopodobnie dzięki niezmienionej angielskiej karoserji, która go czyni mało powabnym. Warto zaznaczyć, że Austin-Seven uchodzi za najmniejszy samochodzik na świecie. Przed dwoma laty, kiedy po raz pierwszy ujrzałem to maleństwo, uśmiałem się serdecznie na sam jego widok. Dopiero nabrałem dlań należytego szacunku, gdy go dokładnie obejrzałem i następnie dowiedziałem się, że pewien student z Oxfordu odbywa nim podróż po Europie.

Nie będę opisywał w dalszym ciągu konstrukcji małych wozów, gdyż, poza drobnemi uproszczeniami, wykazują analogję do dużych maszyn; zwłaszcza nieco droższe z nich, jak sześcio-konny Renault lub Fiat 509, pod względem komfortu i wyposażenia nie pozostawiają nic do życzenia.

Jakie walory czynią samochodzik faworytem automobilistów?



*Mała limuzyna marki B. M. W. ma również harmonijne linje.*

Już na samym wstępie, bo przy jego kupnie, argumentem mocno przekonywującym jest jego cena.

Niewielki, bo w granicach około 750 ccm utrzymany, silnik czterycylindrowy przy lekkości całego wozu gwarantuje ekonomję benzyny i opon. Silnik ten o tak zw. wysokiej charakterystyce (szybkoobrotowy) rozwija na hamulcu sprawność kilkunastu koni, niezbędną dla trakcji 2—4 osób. Rezerwa mocy, konieczna dla pokonywania wzniesień i jazdy w nieprzychylnych warunkach terenowych, okupiona jest znaczną demultiplikacją w tylnym moście. Wpływa to niestety niekorzystnie na szybkość, która nie przekracza 75 km.

Wszelkie korzyści, wynikające konsekwentnie z fabrykacji masowej dużego samochodu będą dotyczyły w całej rozciągłości również małego. Zastanówmy się tedy nad łatwością reparacji i remontów przy użyciu doskonale pasujących części zamiennych.

Małe rozmiary czynią samochodzik niezwykle zwrotnym, co w ruchu wielkomiejskim znacznie ułatwia jego prowadzenie. Sam to zaobserwowałem, że kiedy w najruchliwszych arterjach Paryża tworzył się zamęt między gmatwaniną stłoczonych pojazdów, małe wózki były zawsze panami położenia, przeciskając się przez najwęższe szpary.

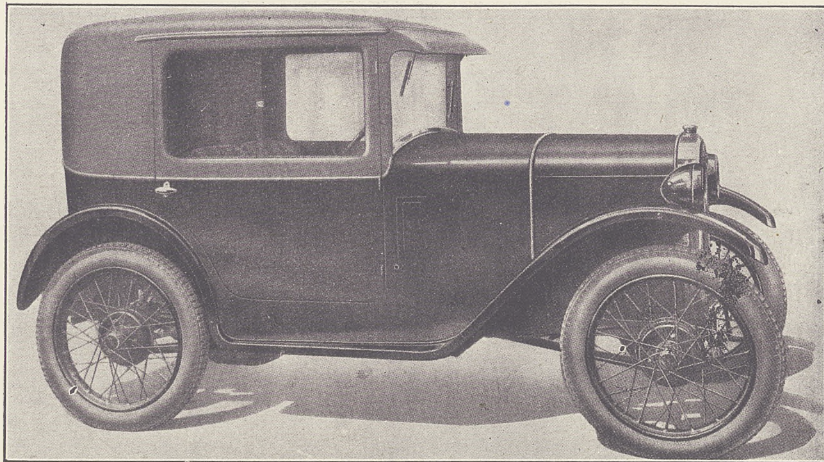


*Mały samochodzik „La Triumph" 7 K. M. ma także liczne zwolenniczki.*

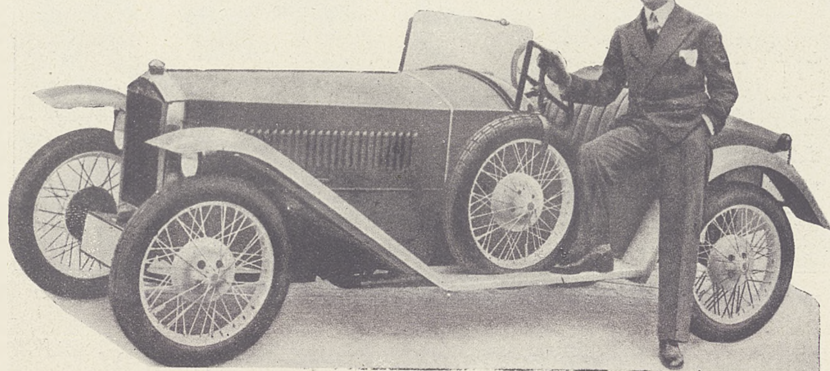
Jakkolwiek paradoksem się wydaje utrzymywanie szofera do takiego samochodu, bo przecież nieraz i miejsca dla niego braknie, to jednak u nas takie wypadki nie należą do odosobnionych. Warto pomyśleć, ile zysku przynosi nam eliminacja takiego organu samochodowego, jakim jest szofer?...

W Stanach Zjednoczonych typ samochodzika nie jest znany, gdyż Yankesi mają pod dostatkiem benzyny i dolarów. Że jednak możliwość nasycenia rynku samochodowego stanowi dla nich groźne memento, szukają oni ratunku w eksporcie, który się wzmaga z roku na rok. A że eksport ten coraz bardziej obliczony jest na gusta europejskie, nie jest faktem wykluczonym, że amerykański samochodzik ujrzy niebawem światło dzienne. Stanowiłby on nielada zabawkę dla dzieci amerykańskich miljonerów...

Nakoniec wspomnieć jeszcze należy, o nielada sensacji, jaką wywołało pojawienie się



*Angielski samochodzik marki Austin-Seven, ulubiony wózek synów Albionu.*



*Samochód sportowy D. K. W. z silnikiem dwucylindrowym i dwutaktowym 584 ccm. osiągnął ostatnio 130 klm. na godz.*

małego samochodziku DKW Sport, który rozwija z łatwością szybkość 130 klm na godzinę. W dodatku wózek ten nie nosi znamion eksperymentu, przeciwnie powstał on z przekształcenia dotychczasowego typu DKW, który cieszy się zasłużonem uznaniem wśród automobilistów.

Oba te modele posiadają silnik dwutaktowy, dwucylindrowy, chłodzony wodą, o litrażu 584 ccm, przyczem całkowita waga wozu wynosi zaledwie 450 kg.

Piękny wygląd zewnętrzny, niezwykłe walory techniczne, m. in. niskie zużycie benzyny (7 ltr na 100 klm), wysoka szybkość maksymalna ,wszystko to zjednało mu liczne rzesze zwolenników, zwłaszcza, że cena jego w Polsce niezmierna niska, dzięki istnieniu montowni w kraju.

*Frank J. Stykolt.*

# Z przemysłu samochodowego

Niedawno odbyła się w Berlinie konferencja prasowa, zwołana przez niemiecki związek przemysłowców automobilowych, na której prezydent związku inż. dr. R. Allmers zaznajomił zebranych z gotowym planem obrony przemysłu automobilowego Europy przed inwazją amerykańską.

Przemysł samochodowy w Ameryce przeżywa ciężki kryzys, spowodowany z jednej strony nadprodukcją, z drugiej zaś strony nowojorskim krachem giełdowym z października r. z. Nadprodukcję swoją stara się przemysł amerykański zbyć w pierwszym rzędzie w Europie, jako najpojemniejszym rynku zbytu.

Wywody inż. R. Allmersa miały wprost rewelacyjny charakter. Toczące się wciągu listopada i grudnia rokowania pomiędzy przedstawicielami przemysłu automobilowego Francji, Niemiec, Włoch, Belgji, Austrji i Czechosłowacji doprowadziły do pełnego porozumienia co do sposobów obrony Europy przed zalewem samochodami amerykańskiemi. Import samochodów do wymienionych krajów ma być kontyngentowany. Cło dla samochodów importowanych w ramach kontyngentu wynosić będzie w Niemczach 75 mk. od stu kg. wagi, podczas gdy dla samochodów pozakontyngentowych 300 mk. Największe kontyngenty wwozu do Niemiec otrzyma Francja i Włochy, najmniejsze Ameryka.

„Berliner Tageblatt" dodaje, że cały kontyngent niemiecki na wozy obce wyniesie 25 do 30 tysięcy automobili rocznie, podczas gdy w roku ubiegłym sama Ameryka wwiozła do Niemiec 12.500 samochodów.

Że tak drastyczne środki są konieczne, dowodził dr. Allmers cyframi. Z 59 niemieckich fabryk automobili osobowych przed wojną, istnieje obecnie tylko 17, z 39 fabryk automobili ciężarowych tylko 10. Zdolność produkcyjna fabryk automobilowych wyzyskiwana jest zaledwie w 50 proc.

Jednocześnie Amerykanie nie przebierają w środkach walki. Na każde poważniejsze zagrożenie odpowiadają bez ceremonji podwyżką ceł, tak że dzisiaj import samochodów europejskich do Ameryki jest tak dobrze jak niemożliwy.

To oficjalne stwierdzenie walki przemysłu samochodowego Europy z Ameryką ważne jest i dla naszego powstającego przemysłu automobilowego.

# Lotnictwo cywilne w Sowietach

Zaprojektowany 5-cio letni plan rozbudowy komunikacyj lotniczych przewidywał rozszerzenie ogólnie istniejącej obecnie sieci lotniczej Z. S. R. R. do 45.893 km. Olbrzymie to zwiększenie nie zadawala jednak władz sowieckich, upatrujących w silnym rozwoju lotnictwa cywilnego właściwą podstawę dla rozwoju lotnictwa wojskowego. To też w pierwszej połowie lutego odbyła się w inspektoracie lotnictwa cywilnego w Moskwie konferencja przedstawicieli poszczególnych republik związkowych, na której skorygowano ponownie uchwalony już plan 5-cio lecia rozbudowy lotniczych komunikacyj.

W myśl tych uchwalonych obecnie poprawek ogólna długość linij komunikacyjnych lotniczych wzrasta w okresie pięcioletnim do 95.842 klm. (zamiast projektowanych dotychczas 45.843 klm. — a więc zgórą o 100 proc.). W szczegółach nowy plan przedstawia się następująco:

1. W r. 1928/29 funkcjonowało ogółem 16 linij lotniczych ogólnej długości 18.482 klm.

2. W r. 1929/30 ilość ich wzrasta do 24 linij o ogólnej długości 25.972 klm. (wzrost o 40%).

Z ważniejszych linij w roku tym uruchomione będą połączenia lotnicze: Moskwa — Taszkient — 3 000 klm., Sergjopol — Ahmolinsk — Kustanaj — 1 180 klm., Chabarowsk — Nikołajewsk — Sachalin — 900 klm.

3. W r. 1930/31 ogólna długość sieci lotniczej wynieść powinna 39.742 klm.

Z ważniejszych linij w roku tym mają być uruchomione: Ridder — Siemipałatinsk — Pawłodar — Omsk — 1 000 klm., Krasnojarsk — Turuchańsk — Irkuck — Chabarowsk — 2 200 klm., Jakuck — Tommot — st. Rukłowo — Petropawłowsk (na Kamczatce) — Ueden 1 300 klm.

4. W r. 1931/32 ilość linij funkcjonujących wzrosnąć ma do 58 — a ogólna ich długość do 61.542 klm.

W roku tym uruchomione będą następujące ważne połączenia: Astrachań — Stalingrad — N. Nowgorod, Baku — Astrachań — Emba, Irkuck — Kałgan.

5. W r. 1932/33 ilość linij lotniczych wzrosnąć powinna do 100 o łącznej długości 95.842 klm.

Jak wynika z powyższego zestawienia, główny nacisk władze sowieckie kładą tu na rozbudowę komunikacyj lotniczych wśród bezdroży Syberji i środkowej Azji.

Olbrzymi ten — w porównaniu z projektem pierwotnym — przewidywany wzrost sieci komunikacyjnej lotniczej uznany został przez uczestników konferencji jako program minimalny. Poszczególne republiki związkowe przez usta swych przedstawicieli wzięły na siebie zobowiązanie wspomóc władze centralne pieniężnie przy realizowaniu tego projektu.

Z trudności — jakie z konieczności — napotka realizacja planu, podkreślić należy przedewszystkiem trudności personalne oraz techniczne — zwłaszcza w dziedzinie budowy motorów lotniczych, gdyż przemysł sowiecki pod tym względem — jak to podkreślił na konferencji główny inspektor lotnictwa cywilnego — Anwelt — ciągle jeszcze w stopniu bardzo poważnym uzależniony jest od zagranicy. Stan ten rzeczy trwać będzie jeszcze przez parę lat. Dopiero pod koniec pięciolecia przemysł sowiecki — w myśl planu rozbudowy — będzie w stanie zaspokoić własną produkcją zapotrzebowania na silniki lotnicze.

*Ostremi, niebezpiecznemi serpentynami spada Route d'Italie w dolinę Sospel (995 m).*

# Najpiękniejsze drogi samochodowe Europy

Najpiękniejsze autostrady Europy? Temat fascynujący każdego sportsmana, każdego turystę, jednem słowem każdego, kto zwykł choć raz do roku wyciągnąć swój wóz z garażu i — czy to będzie 8-mio litrowy Bugatti z kompresorem, czy sędziwy Ford z r. 1920, ruszyć nim raz nareszcie dalej niż do Puszczykowa. Z drugiej strony jest to temat niezmiernie trudny, choćby ze względu na swoją subjektywność, gdyż „de gustibus non est disputandum". Jeden, najbardziej lubi jeździć po gładkich asfaltowych stradach Riwjery, gdzie co krok napotka luksusowy hotel, czy wielki garaż z nowoczesną stacją obsługi, zaś widoki znajdzie ujęte w piękne ramy olbrzymiej reklamy Elidy czy Coocka, drugi woli zagłębić się w bezdrożach naszych kresów wschodnich, czy też południowego Bałkanu.



*Jedyna w Polsce autostrada Warszawa — Wilanów, zbudowana według ostatnich wymogów automobilizmu.*

W wąskich ramach małego artykuliku trudno jest dać choć częściowy obraz piękna, jakie znaleźć może automobilista na drogach Europy, można tylko, w części z własnych spostrzeżeń, wymienić kilka najbardziej polecenia godnych tras.

Jakkolwiek brzmi to może absurdalnie, należy przegląd najpiękniejszych dróg Europy, rozpocząć od jej najodleglejszego zakątka, od południowo-wschodniej Rosji. We Władykawkazie bowiem zaczyna się wielka, stara gruzińska droga wojenna, idąca przez majestatyczny masyw Kaukazu, aż po Teheran, malowniczością i obfitością pięknych widoków nie mająca sobie równej na świecie. „Daleko" — powiedzą czytelnicy. Zapewne, że to dalej niż Powidz, ale czyż przestrzeń odgrywa dla współczesnego samochodu decydującą rolę?

A któż nie słyszał o piękności wijących się serpentynami dróg w Dolomitach? Pasaże: Falzareggo, Pordoi, Broccone, Jaufen, Madonna di'Campiglion, San Martino di Castrozza, ciemnozielone jezioro Misurina, wszystkie te olbrzymy świata wysokogórskiego, cieszą się dobrze zasłużoną opinją jednego z najpiękniejszych zakątków Europy. Wycieczka przez Dolomity oznacza dla automobilisty dwa dni niezatartych wrażeń. A tuż obok gigantyczny pasaż Stilfser: najwyższa droga górska Europy.

A teraz majestatyczny świat górski Szwajcarji! Gotard, Simplon, Klausen, gdzie odbywają się górskie mistrzostwa Europy, Św. Bernard, przełęcz Górnych Alp, Furka, Grimsel... Serce wyrywa się do tych cudów przyrody. Z pełnym szacunku podziwem zatrzymujemy nasz wóz na widok potężnego lodowca Rodanu, którego zwały błyszczą w słońcu, niczem rozsypane klejnoty. Widok godny bogów. Wydobądźmy teraz z kieszeni nasz tryptyk i przekroczmy granicę francuską! Już genjusz Napoleona dał Francji zasadniczy plan sławnych „routes nationales", z których rodacy Chirona są dziś tak dumni. Po francuskich Alpach zachodnich można się wygodnie poruszać we wszystkich kierunkach po znako-

# Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Nicea, 6 kwietnia (Koresp. własna.) Od szeregu dni całe Monaco i Monte Carlo stoją pod znakiem dorocznego wyścigu o Grand Prix. Trasa imprezy biegnie wielkiemi serpentynami poprzez miasto; wzdłuż trasy pobudowano trybuny i estrady dla widzów. W dniu wyścigu wielotysięczne rzesze zapełniły okolice toru, wyzyskując każde najmniejsze miejsce. Bilety na trybuny były już od szeregu dni całkowicie wyprzedane, choć ceny ich były niezmiernie wysokie: od 200 do 1000 fr. Cała wytworna publiczność, elita towarzystwa światowego, w jaką zawsze obfituje Rywjera, dała sobie rendez-vous pod palmami Monaca. Najzagorzalsi bywalcy kasyna rzucili tego dnia ruletkę, by przyjrzeć się wyścigom. Na samochodowych placach postojowych parkowały najdroższe maszyny świata.

Na liście startu — śmietanka kierowców. Tłumy ludzi podziwiają wspaniałego Mercedesa hr. Arco, Austro-Daimlera Stucka v. Villiez, Steyra Francka, oraz cały szereg pięknych Bugatti. Zakłady, jakie poczyniono w związku z wyścigiem osiągnęły fantastyczną wysokość. Najwyższe sumy stawiano na ogólnego faworyta — Chirona (Bugatti), dalej na Williamsa (Bugatti) hr. Arco (Mercedes-Benz) itd.

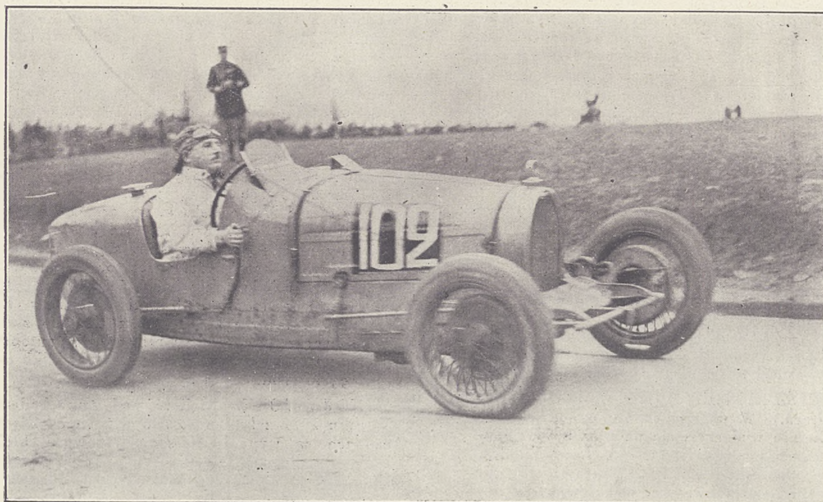
Wreszcie — oddawna oczekiwany strzał otworzył wyścig. Do połowy biegu (50 okrążeń) prowadzi bezkonkurencyjnie znakomity Chiron mając za sobą Dreyfussa, Williamsa i Bouriata. W 56 turze Dreyfuss rozpoczyna atak, jednak Chiron prowadzi nadal, aż do 80 okrążenia. W 85 Dreyfuss mija swego kolegę z team Bugatti i prowadzi o trzy długości wozu przed nim. Mimo kilkakrotnych ataków ze strony Chirona, który parokrotnie zrównał się nawet z Dreyfussem, nie zdołał on już odzyskać utraconego miejsca i mija metę o ca. 10 metrów za swym szczęśliwszym rywalem. Wśród iście południowego entuzjazmu tłumów ogłaszają megafony Dreyfussa zwycięzcą. (Czas: 3 g. 41 m. 2 s.). Prócz laurów sportowych zyskał on wcale realny ekwiwalent za swe trudy w postaci 386 tysięcy franków. Dalsze miejsca zajęli Chiron (3 godz. 41 m. 20 s.), Bouriat (3 godz. 40 m. 20 s.), Zehender (3 godz. 51 m. 39 s.), Michel Doré (4 godz. 12 m. 6 s.) i Stuber wszyscy na Bugatti.

* * *

W ubiegły poniedziałek, 7 kwietnia, wznowił Kaye-Don swe próby pobicia światowego rekordu szybkości. Niestety, z powodu złego stanu toru, próby te zawiodły.

Komisja sportowa kilkakrotnie ostrzegała rekordzistę przed jazdą na torze, który z powodu silnych burz stał się nierównym i przedstawiał silne niebezpieczeństwo, jednak Don, któremu sprzykrzyło się długie oczekiwanie korzystnych warunków, postanowił mimo wszystko startować.

Z najodleglejszych stanów półn. Ameryki przybyły tysiączne rzesze samochodami do Daytona, by przypatrzeć się jeździe, zaś nad torem krążyły liczne samoloty, celem dokonania zdjęć z lotu ptaka.



*Na wyścigu Cote Argenteuil osiągnął Dorè na Bugattim najlepszy czas.*

Szybkość przy jeździe w jednym kierunku wyniosła 186,046 mil na godzinę (299,4 klm), przy jeździe powrotnej 180,778 mil (289,963 klm), co daje przeciętną szybkość 294,684 klm na godzinę. Osiągnięta szybkość pozostaje daleko w tyle za rekordem Segrave'a, który, jak wiadomo, osiągnął 372,478 klm na godzinę.

Według ostatnich wiadomości, projektowany na 16. b. m. wyjazd do Anglji został odłożony na późniejszą datę. Z chwilą nastania pogody i wyrównania się toru Kaye-Don zamierza podjąć dalsze próby w nadziei, że uda mu się pobić rekord Segrave'a.

* * *

Nadeszły już wiadomości o wynikach niezwykle trudnego rajdu poprzez Saharę. Wśród lotnych piasków pustyni, na bezdrożach afrykańskich, w najgorszych warunkach dostawy paliwa okazały się nadzwyczajne zalety maszyn francuskich, w zastosowaniu dla celów kolonjalnych. Szczegółowe wyniki rajdu są następujące:

1) Zespół wozów Cottin-Desgouttes na oponach Dunlop — 2 663 punktów. 2) Zespół Renault (opony Dunlop) — 2 605 punktów. 3) Zespół Bugatti — 2 304 pkt. 4) Zespół Ford — 2 275 pkt. 5) Zespół Citroen-Bugatti — 1 650 pkt. 6) Drugi zespół Renault — 1 501 pkt. 7) Delahaye-Talbot — 1 123 pkt. 8) Zespół mieszany wozów francuskich — 315 pkt. 9) Citroen — 249 pkt.

* * *

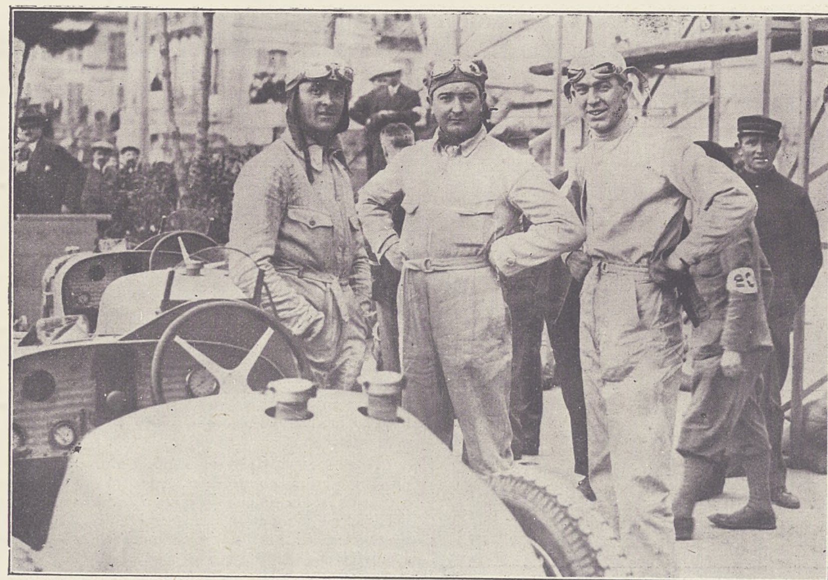
Aż do zamknięcia listy zgłoszeń wyścigu o Wielką Nagrodę Marokka wpłynęło dokładnie 40 zapisów, w tem 24 wozów wyścigowych i 16 sportowych. W kategorji wyścigowej startować będą: Leboux, Cherex, Foc, Hiercourt, de Maleplane, Etancelin, pani Derancourt, bar del Espée, Bondy, panna Hellé Nice, Decaroli, Brunni, Grimaldi, Bychowski, Benoit (wszyscy na Bugatti), dalej pani de Thuisy, Donrel (Rally), Doumi (Mercedes), Namon, Mario, Joricz (Salmson), Benitah, Kotchine (Amilcar). W kategorji sportowej, do której dopuszczono tylko wozy seryjne, startować będą teamy Renaulta, Graham-Paige, Delage, Chenard-Walcker, Citroen i Bugatti. Nazwiska kierowców nie są jeszcze znane. Wyścig odbędzie się na znakomitej bieżni toru w Marokku, długości 710 klm.

* * *

Doroczny wyścig o Wielką Nagrodę Francji odbędzie się w roku bieżącym dnia 21 sierpnia. W wyścigu obowiązywać będą po raz ostatni dotychczasowe przepisy, które natychmiast po imprezie będą zniesione. Przewidują one mianowicie maksymalne zużycie benzyny dla wozów. Skutek jest ten, że cały szereg silnych maszyn sportowych nie może brać w wyścigu udziału, ze względu na zbyt wysokie zużycie benzyny.

* * *

Międzynarodowy Związek Lotniczy zatwierdził na swem ostatniem posiedzeniu dwa międzynarodowe rekordy, a mianowicie ustalony przez Coste'a i Codosa dnia 15 i 16 lutego r. b., wynoszący 18 godzin i 1 minutę (czas) i 3 309 klm 900 m (dystans) na samolocie z obciążeniem 1 000 kg, dalej przez włoskiego pilota Antoniniego, który na samolocie z obciążeniem 10 tysięcy kg utrzymał się w powietrzu 1 godzinę 31 minutę i osiągnął wysokość 2 321 metrów. Wobec rekordu Antoniniego upadły dotychczasowe rekordy z obciążeniem 7 500 kg i 5 000 kg. Antonini więc jest dotąd jedynym pilotem, który z tak wielkiem obciążeniem aparatu zdołał wznieść się na wysokość ponad 2 klm.



*Asy automobilizmu, którzy brali udział w wyścigu ulicznym w Monaco, dnia 6. b. m. Od lewej: Chiron, Williams zeszłoroczny zwycięzca i Bouriat.*

# NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

## WYPADKI SAMOCHODOWE

Obserwując ruch uliczny w naszych miastach, a przedewszystkiem, obserwując jazdę szoferów, dochodzi się do pocieszającego — a jednocześnie bardzo smutnego wniosku — że conajmniej połowy nieszczęśliwych wypadków, spowodowanych wzrastającym z każdym dniem ruchem samochodowym, dałoby się uniknąć. Rzecz prosta, że w dużych miastach wypadki samochodowe zdarzać się muszą. Składają się na to różne przyczyny, między innemi — nieumiejętne zachowanie się publiczności, znaczna ilość dzieci, przebywających na ulicach bez dozoru, wreszcie — konfiguracja terenowa: bowiem miasta nasze, jako miasta stare, budowane chaotycznie, mają mnóstwo wąskich ulic, niebezpiecznych skrzyżowań, ślepych zakrętów etc. Wypada jednakże stwierdzić, że gdzieindziej (naprzykład w Pradze Czeskiej) jest tych wąskich, wąziutkich, albo wyjątkowo stromych ulic — jeszcze więcej — a mimo to katastrofy zdarzają się tam (stosunkowo) znacznie rzadziej.

— Powód? Większa sumienność i rozwaga szoferów, no, i odpowiednie zachowanie się publiczności.

SZAMOTUŁY. (Katastrofa wskutek defektu steru.) W ubiegłą sobotę o godzinie 3,50 popołudniu wydarzyła się na ul. Obrzyckiej w Szamotułach poważna katastrofa samochodowa.

Samochód PZ 40 219, prowadzony przez szofera Nygę z Lwówka, wpadł wskutek nagłego defektu kierownicy do rowu.

Jadący samochodem właściciel Walter wraz z żoną, zamieszkali w Lwówku, wyszli z katastrofy, szczęśliwym zbiegiem okoliczności, bez szwanku.

Samochód został poważnie uszkodzony.

NOWY TARG. (Śmiertelny wypadek samochodowy.) Drogą górską w powiecie nowotarskim jechał autem Teodor Jugenfeld z Falszyna. Jugenfeld sam prowadził maszynę i wiózł, jako pasażerów, inspektora Szuckiego z Nowego Targu i swego pomocnika Andrzeja Chorniczaka.

W pewnem miejscu samochód skręcił z wąskiej drogi i osunął się ze spadzistego zrębu w głęboką dolinę. Wskutek upadku Chorniczak poniósł śmierć na miejscu, a dwaj pozostali pasażerowie doznali ciężkich kontuzji.

ŻYWIEC. (Wypadek wskutek nadmiernego obciążenia samochodu.) Inny wypadek wydarzył się pod Żywcem Janowi Bieli, który jechał samochodem wraz z Maciejem Rozmusem, rolnikiem, jego żoną i kilku krewnymi. W pewnym momencie pękła obręcz tylnego koła, samochód podskoczył i wyrzucił Bielę, który upadając na szosę, uderzył o przydrożne drzewo i padł martwy z pękniętą czaszką.

RÓWNE. (Autobus pod pociągiem.) W ubiegłym tygodniu na szosie z Równego ku Ołyce wydarzyła się na przejeździe kolejowym katastrofa. W chwili, gdy na przejeździe znalazł się autobus ciężarowy, wiozący kilkanaście sztuk nierogacizny, nadbiegł pociąg pospieszny z Warszawy. Parowóz, pędzący z szybkością około 75 klm na godzinę, rozbił na drobne szczątki samochód i zabił jadącego z transportem robotnika Czajkowskiego, a kilkanaście świń rozszarpał. Prowadzący samochód szofer Wiktor Róziewicz cudem ocalał, doznawszy tylko lekkich obrażeń.

Powodem wypadku był otwarty przejazd kolejowy.

LONDYN. (Starcie się autobusu z pociągiem.) Donoszą z Nowego Jorku, że w mieście Albuquerque w stanie Nowy Meksyk, wydarzyła się wielka katastrofa. W odległości 20 klm od miasta pospieszny pociąg pocztowy starł się z autobusem, który właśnie przejeżdżał przez tor kolejowy. Siła uderzenia była tak wielka, że autobus został całkowicie zniszczony. Skutki katastrofy były straszne. Na torze kolejowym znaleziono zwłoki 22 osób oraz bardzo wielu rannych. W autobusie podczas starcia wybuchł pożar. Zwłoki kilku osób są zwęglone i nie mogą być rozpoznane.

NOWY JORK. (Śmierć pod samochodami.) W roku 1929 zabitych zostało w Stanach Zjednoczonych w wypadkach samochodowych 31 500 osób. Według statystyki New York Automobil Club, 107 zgonów przypadało na każde 100 000 zarejestrowanych samochodów.

## Z KRAJU

### Kolor dorożek samochodowych

Związek właśc. dorożek samochodowych zwrócił się do przemysłowego wydziału magistratu o pozwolenie na uruchomienie tytułem próby dorożek samochodowych nie jednego koloru, jak to jest projektowane, lecz różnych kolorów w tym celu, aby można było się przekonać, który kolor jest najpraktyczniejszy i najbardziej estetyczny.

W związku z tem odbyła się konferencja w wydziale przemysłowym magistratu. Postanowiono odroczyć powzięcie decyzji w tej sprawie do czasu porozumienia się z komisarjatem rządu, pozwolić natomiast na uruchomienie 10 dorożek samochodowych jednego koloru, a mianowicie piaskowego z czerwonym pasem pośrodku dokoła karoserji z pozostawieniem dachu i skrzydeł w kolorze czarnym.

### Bezpieczeństwo na drogach

Dnia 14. bm. w Ministerstwie Robót Publicznych odbył się zjazd wojewódzkich referentów drogowych. Omówiono całokształt zagadnienia bezpieczeństwa na drogach. O ile w niektórych województwach kontrola nad ruchem autobusowym stoi na należytej wysokości, o tyle ruch w nich jest w złym stanie. Omówiona została sprawa ujednostajnienia bezpieczeństwa w całej Polsce.

**Kalendarz szampionatu górskiego Europy**

11. maja: Wyścig górski na Zbraslaw - Jiloviste (Czechosłowacja)
29. czerwca: Wyścig górski na Cuneo (Włochy)
12. lipca: Wyścig górski na Shelsley Walsh Hill (Anglja)
16 sierpnia: Wyścig górski na Klauscu (Szwajcarja)
17. sierpnia: Wyścig górski koło Fryburga (A. D. A. C. Niemcy)
24. sierpnia: Wyścig górski na Mont Veloux (Francja)
*24 sierpnia: Wyścig tatrzański (Polska)*
14. września: Wyścig górski na Semmerryngu (Austrja)
21. września: Wyścig górski na Svab (Węgry)
29. września: Wyścig górski na Feleac (Rumunja)

Po informacje i regulamin tych wyścigów należy się zgłaszać do A. I. A. C. R. 8. place de Concorde, Paryż — Paris.

### Ile samochodów posiada Polska?

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ogółem w Polsce zarejestrowanych pojazdów mechanicznych jest 43.319. W liczbę tę nie wliczono samochodów wojskowych.

Samochodów ogółem jest 36.996, w tem osobowych prywatnych — 18.878, dorożek samochodowych — 7.332, autobusów — 4.048 i ciężarowych samochodów — 6.738.

Motocykli ogółem zarejestrowanych jest 5.901. Innych pojazdów mechanicznych — 422.

Najwięcej samochodów znajduje się w Warszawie, bo — 7.905, następnie w Poznaniu — 5.677, w woj. śląskiem — 3.526, woj. łódzkiem — 2.958, woj. pomorskiem — 2.916, woj. krakowskiem — 2.613, woj. warszawskiem — 2.558, woj. lwowskiem — 2.298, woj. kieleckiem — 2.120, woj. lubelskiem — 1.005, woj. białostockiem — 965. Najmniej samochodów znajduje się w woj. poleskiem, bo 273, trochę więcej w woj. tarnopolskiem — 314, następnie w woj. nowogródzkiem 317, w woj. wołyńskiem — 474, w woj. stanisławowskiem 479 i w woj. wileńskiem — 598. Województwa wschodnie posiadają więc, jak wynika z tych danych najmniej samochodów.

Dorożek samochodowych najwięcej znajduje się w Warszawie, gdyż 3.139, następnie w Poznaniu — 492, potem we Lwowie — 572, następnie w Łodzi — 552, w Krakowie — 453, na Pomorzu — 392. Najmniej dorożek samochodowych znajduje się na Polesiu, bo 28 i w Tarnopolskiem — 34.

### Klinkierytowe czy betonowe szosy?

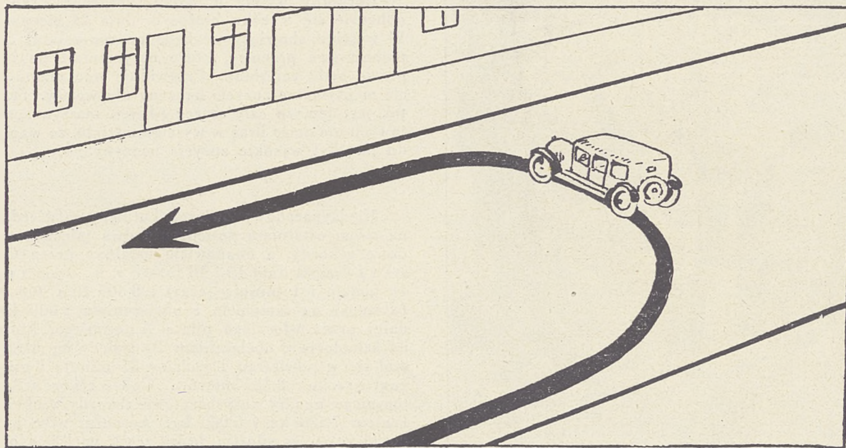
Ministerstwo Robót Publicznych po zbadaniu sprawy materjałów brukowych na budowę dróg doszło do rezultatu, iż najodpowiedniejszym i najtańszym materjałem drogowym są cegiełki klinkierytowe — takie, jakiemi wybrukowane są Budapeszt na Węgrzech i Bratysława w Czechosłowacji.

Zaczęto szukać w Polsce złóż glinki klinkierytowej i znaleziono je koło Izbicy w pow. krasnostawskim.

Tam też Ministerstwo Robót Publicznych zbudowało wielką klinkiernię z produkcją na razie 6 miljonów cegiełek rocznie. Klinkiernia daje produkt wysokopalony i niezwykle trwały — bowiem cegiełki prasowane są pod ciśnieniem 400 atmosfer.

Szosy z cegiełek klinkierytowych ułożone będą na próbę w nadchodzącym sezonie w kilku województwach.

### Kierowcy, przy zawracaniu bądźcie ostrożni!



*Zawracanie w ten sposób jest najmniej niebezpieczne. Pamiętajcie, że na ulicach głównych wogóle nie wolno zawracać!*

Jeżeli próba da oczekiwany wynik — klinkiernia ruszy całą parą; wówczas cegiełki klinkierytowe pokryją szosy w całej Polsce.

W tych dniach rozpoczęły się również w Warszawie pertraktacje przedstawicieli Związku polskich cementowni z udziałem fachowców zagranicznych w sprawie założenia spółki dla budowy dróg betonowych w Polsce.

Jak nas informują, zadaniem tej spółki będzie finansowanie budowy dróg betonowych w Polsce oraz przeprowadzenie badań laboratoryjnych nad jakością i wytrzymałością polskiego cementu.

### Import samochodów do Polski

W r. 1929 przywieziono do Polski samochodów i ich części za 76 600 000 zł, czyli o 11 miljonów złotych mniej, aniżeli w roku poprzednim. Z ogólnej sumy przywozu w 1929 r. przypada na: samochody osobowe 24.6 milj. zł, gdy w r. 1928 przypadało 41.1 milj. zł; samochody ciężarowe 6.2 milj. zł wobec w 1928 r. — 6 mil, części samochodów — 40.8 milj. zł, gdy w r. 1928 — 35.5 milj. zł.

---

## Z ZAGRANICY

### Dwa miljardy franków

Rok ubiegły przyniósł skarbowi francuskiemu przeszło dwa miljardy franków dochodu w związku z automobilizmem. Na olbrzymią tę sumę złożyły się: sumy za rejestrowanie pojazdów (około 787 000 000 fr.), podatki i akcyza od olejów i benzyny, benzolu, smarów i t. d. (około 790 000 000 fr.); reszta — to podatek, nałożony na przemysłowców samochodowych, w postaci 12 procent ad valorem.

### Ułatwienia graniczne między Niemcami a Austrją

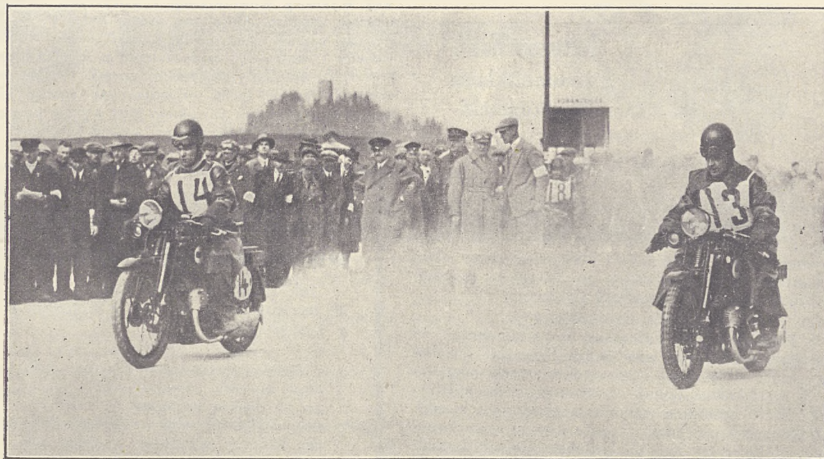
Dzięki zgodnej współpracy starosty Salzburga i niemieckiego konsula tamże uchwalono znieść podatek od samochodów kursujących do Reichenhall i Berchtesgaden. Postanowienie to stanie się prawomocnem z dniem 1 maja br.

### Anglicy domagają się obniżenia podatku od samochodów

Na konferencji, w której brali udział przedstawiciele wszystkich organizacyj samochodowych w Anglji, uchwalono doręczyć ministrowi skarbu rezolucję, w której zainteresowane sfery domagają się obniżenia podatku od samochodów do ⅔ obecnej wysokości.

### Zniesienie nietykalności dyplomatycznej w Stanach Zjednoczonych

Członek senatu amerykańskiego Mac Kellar wniósł ostatnio wniosek, zmierzający do zniesienia nietykalności dyplomatycznej. Wniosek swój motywuje on ciężkim wypadkiem samochodowym, który spowodował attache marynarki republiki Chile.



*W poniedziałek, dnia 7. bm. o godzinie 15-ej wystartowały 43 motocykle do wyścigu 144-godzinnego na torze Nuerburg.*

### Zniesienie granic szybkości w Anglji

Sekcja centralna Izby Komunalnej, która miała się wypowiedzieć w sprawie granic szybkości jazdy samochodów uchwaliła 45 głosami przeciw 7 zniesienie takowej.

### III. Salon samochodowy w Medjolanie

W stolicy Lombardji wre praca nad przygotowaniami do tegorocznego salonu, który uroczyście otworzy swoje podwoje dnia 12 bm. Salon mieścić się będzie w pałacu sportowym i podzielony został na trzy sekcje: wozów osobowych, ciężarowych i akcesoryj. Wśród 41 marek reprezentowanych będzie 23 amerykańskie, 9 włoskich, 4 francuskie, 2 angielskie, 2 niemieckie i 1 belgijska. Przemysł ciężarowy reprezentować będą tylko marki włoskie. Akcesorja wystawiać będzie m. in. szwajcarska firma Scintille, znana ogółowi automobilistów z dobroci swego sprzętu.

### Koleje niemieckie a autobusy

Zarząd kolei niemieckich oblicza ubytek wpływów swoich za rok 1929, spowodowanych wzrastającą konkurencją automobilu, na 410 milj. marek złotych.

W przeciwieństwie do tego towarzystwa kolejowe w Ameryce stwierdzają, że dzięki olbrzymio rozwiniętemu przemysłowi samochodowemu, dochody ich poważnie wzrosły.

Z ogólnej sumy wpływów, które wyniosły w r. 1929 4.317 milj. dol., nie mniej, niż 12,6 proc. zawdzięczają koleje Stanów Zjednoczonych przemysłowi samochodowemu. W ciągu roku 1929 — 3,6 milj. ładunków całowagonowych dostarczył ten przemysł kolejom. Na ładunki te składają się samochody, ich części, gumy, oleje, benzyna, drzewo, stal, nie mówiąc już o materjałach do budowy dróg.

Liczby te ilustrują wyraźnie, jak ważnym jest przemysł samochodowy dla każdej gałęzi życia gospodarczego.

### Projekt budowy najdłuższej autostrady

Prezes Automobilklubu poł. Kalifornji wygłosił niedawno szczegółowy odczyt na temat budowy najdłuższej autostrady, któraby łączyła Alaskę z Buenos Aires i prowadziła przez Kanadę, Stany Zjednoczone, Meksyk, środk. Amerykę i najważniejsze republiki poł. Ameryki. Budowa tej autostrady, która nosić będzie miano „International Pacific Highway przewidziana jest na 10 lat. Prawdopodobnie zostanie ona wcześniej ukończona, gdyż jedna czwarta projektowanej autostrady to już wzorowe drogi samochodowe, któreby musiano połączyć. Realizacja tego projektu w stosunkach amerykańskich nie ulega najmniejszej wątpliwości.

### Ciekawe próby w Anglji

Skuteczna konkurencja autobusów w Anglji doprowadziła do tego, że dziś setki mil linij kolejowych nie rentujących się, przeznaczonych jest na rozbiórkę.

Jedno z wielkich towarzystw kolejowych wypróbowuje obecnie na jednej z tego rodzaju linji automobil, który może się poruszać tak na szosie jak i na linjach kolejowych. Na szosie porusza się on na kołach ogumionych, które z chwilą, gdy automobil wjedzie na szyny, zostają unieruchomione.

Próby te mają na celu zużytkowanie zaniechanych przez kolej linji.

### Ochrona przed pożarem

Rząd angielski wydał ostatnio rozporządzenie, według którego każdy właściciel samochodu obowiązany jest zbiornik do benzyny, z chwilą ustawienia swego samochodu w garażu, dokładnie opróżnić, lub postarać się, aby garaż był zaopatrzony w gaśnicę i piasek.

Zarządzenie to wydano w celu przeciwdziałania prawdziwej pladze pożarów w Anglji.

### „Oko" automobilisty

Jeden z lotników francuskich wynalazł bardzo prosty, a zarazem pomysłowy aparacik, umieszczony w tylnej szybie samochodu, zbudowany na zasadzie peryskopu pozwalający kierowcy widzieć doskonale wszystko, co znajduje się poza samochodem, tak w najbliższej okolicy kufra i zapasowego koła, jak i na najdalszych odległościach. Stosując ten aparat, będący prawdziwem trzeciem okiem, kierowca obserwuje najdokładniej nietylko przestrzeń przed samochodem, lecz i poza nim. Reflektory nadjeżdżających ztyłu samochodów nie oślepiają tego aparatu. Automobiliści francuscy przyjęli z entuzjazmem pożyteczną nowość.


*W większych miastach Zachodu nastąpiła już całkowita motoryzacja straży ogniowej, w skład której wchodzą dodatkowo wozy ratunkowe, dźwigowe, przyrządowe i t. p.*




## Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

*Wycieczka do Gniezna.*

Przypominamy pp. Członkom, że w niedzielę, dnia 27 kwietnia r. b. urządza Komisja Turystyczna z okazji wyścigów konnych wycieczkę do Gniezna. Godzinę odjazdu przesunięto z 10,30 na godzinę 13,30 z przed lokali klubowych, przy ulicy Kantaka 1. — Wszystkich pp. Członków prosimy o liczny udział w powyższej wycieczce.

*Wjazd do Czechosłowacji.*

Podajemy PP. Członkom do wiadomości, że według doniesienia nam przez Konsulat Czechosłowacki w Poznaniu rząd czechosłowacki postanowił ratyfikować jeszcze na wiosnę r. b. międzynarodową umowę o ruchu samochodowym z roku 1926 oraz wprowadzić w życie ustawę samochodową, ażeby w ten sposób ujednostajnić tak formalności jak i przepisy drogowe z przepisami państw zachodnio europejskich.

*Sprawy drogowe.*

PP. Członkom pozwalamy sobie przypomnieć, że można w Sekretarjacie A. W. nabyć: odcinki 1—4 mapy Wojsk. Instyt. Geogr. (Pomorze i Poznań); mapę samochodową Polski w 7 odcinkach „Gea"; Przewodnik po Polsce A. P.

Przy tej okazji zwracamy się do PP. Członków z apelem, by o zauważonych niedokładnościach w mapach samochodowych odnośnie kilometrażu, dróg, niebezpiecznych przejazdów i t. p. odwrotnie uwiadomili Sekretarjat A. W.

*Członkowie.*

Na ostatniem zebraniu Zarządu i Komitetu A. W. w dniu 14. b. m. przyjęto na członków:

pp.: Antoniego Kawczyńskiego, inż. Leona Jurasza, Bogdana Pawłowskiego, Henryka Zglińskiego, p. Wandę Mielochównę, p. Marję Wydżynę i p. Emilję Janasową, wszyscy z Poznania, p. dyr. Leona Okoniewskiego z Ujścia, pow. Chodzież; p. Zdzisława Czarlińskiego z maj. Złotniki, p. Gąsawa; p. Leona Czarlińskiego z maj. Brąchnówko, p. Chełmża; p. Feliksa Stan. Habdank-Kossowskiego z Gdańska; p. Stanisława Kamińskiego z Ostrowa, p. Józefa Topolana z Ostrowa, oraz na członka korespondenta p. Władysława Konieckiego z Poznania, ul. Marsz. Focha 38.

*Zamknięcie szosy.*

Z Wydziału Powiatowego w Kościanie donoszą nam, iż z powodu podjęcia dalszych prac przy budowie odcinka drogi bitej Dalewo — Wyrzeka w trakcie powiatowym Krzywin — Śrem, będzie odcinek ten od 11. 4. 30 aż do odwołania dla ruchu kołowego zamknięty.

Na czas zamknięcia wyznacza się objazd drogą Wyrzeka — Mórka — Dalewo.

## Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

### Sezon sportowy

Ze względu na Międzynarodową Wystawę Komunikacyjno-Turystyczną tegoroczny sezon w Poznaniu będzie szczególnie bogaty. Pierwszą imprezą będzie wyścig płaski o charakterze lokalnym. Następną — „kilometre lance". W początkach maja rozegrany zostanie rajd dokoła województwa poznańskiego na dystansie do 100 klm. W imprezie tej startować będą mogli tylko jeźdźcy licencjonowani w Polskim Związku Motocyklowym. Na drugą połowę maja wyznaczony został 5—10 klm wyścig płaski pod Poznaniem o charakterze ogólno-polskim.

W „Grand Prix" w Katowicach weźmie udział elita poznańskich motocyklistów z Turkiewiczem, Koszczyńskim, Malickim na czele.

„Konkurs paliwa", polegający na przejechaniu największej ilości kilometrów przy zużyciu najmniejszej ilości paliwa, odbędzie się w dniu 22 czerwca, poczem rozegrany zostanie po raz pierwszy w kraju na wzór zagraniczny „bieg na przełaj" w okolicach Poznania. Do biegu tego dopuszczeni będą jeźdźcy z całej Polski.

Punkt kulminacyjny osiągnie sezon w czasie od 20 lipca do 3 sierpnia, podczas Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki. W tym okresie urządzi „Unja" na arenie byłej P. W. K. — tor płaski t. zn. „dirt track" ściśle według wzorów i instrukcyj otrzymanych z Anglji, z najnowszemi urządzeniami technicznemi. Na tym nowozbudowanym torze odbędzie się szereg niezmiernie ciekawych zawodów, jak: wyścig parami, bieg maszyn z przyczepkami, wyścig kilkugodzinny, popisy akrobatyczne, wyścig maszyn francuskich, angielskich i innych. — W tym czasie odbędzie się również w Poznaniu Międzynarodowy Zjazd Gwiaździsty.

Bezpośrednio po rajdzie rozegrany zostanie „wyścig jubileuszowy" z okazji 15-lecia „Unji". W sierpniu wezmą członkowie Unji udział w wyścigu tatrzańskim, 8 września staną znów do wyścigu o puhar mistrza województwa poznańskiego na trasie Poznań — Bydgoszcz — Poznań, który będzie zarazem doskonałym treningiem przed mistrzostwami Polski, które odbędą się w tydzień później w Grudziądzu.

## Samochód zawiera tak wielkie bogactwo treści...

Tak pisze w swym liście z dnia 30 stycznia br. p. K. Ch. z Kopanina p. Damasławek.

*Bogato ilustrowane 16 stron każdego numeru „Samochodu", odbitego na świetnym papierze, zawiera tak wielkie bogactwo treści, że każdy, laik czy fachowiec, znajdzie dla siebie ciekawy artykuł, bez względu na to, czy interesuje się automobilizmem z punktu widzenia technicznego, prawnego, czy sportowego. Wszystko to za 30 groszy! Świadczy to chwalebnie o Redakcji „Samochodu". Za tę cenę trudno jest znaleźć w Polsce równie wartościowe pismo z jakiejkolwiek bądź dziedziny.*

*Prenumerowanie „Samochodu" każdemu gorąco polecam.*

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.



## Komunikat „Lotu"

### Pół miljona kilometrów w powietrzu

W dniu 31 marca 1930 r. pilot Polskich Linij Lotniczych „LOT", p. Klemens Długaszewski, prowadząc samolot na linji Poznań — Warszawa, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Długaszewski jest drugim pilotem w Polsce, który po pilocie p. Kazimierzu Burzyńskim, osiąga tę olbrzymią ilość kilometrów powietrznych, równającą się podróży na księżyc wraz z trzema okrążeniami kuli ziemskiej.

Pan Długaszewski, podobnie jak p. Burzyński, potężną tę przestrzeń podobłoczną przebył w codziennych lotach, nie naraziwszy żadnego z przewożonych pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu.




Powyższy jubileusz jest najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilat, pełniąc zawód pilota od r. 1923 czuje się jak najlepiej, świadczy o tem, że „latanie" jest najzupełniej zdrowe i bynajmniej nie wpływa ujemnie na organizm.

Dzielnego jubilata powitał na lotnisku warszawskiem Zarząd P. L. L. „Lot", winszując mu dalszych setek tysięcy kilometrów podobłocznych ku chwale polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

## OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

**Szofer**
ślusarz, żonaty, lat 24, z długoletnią praktyką, poszukuje stałej posady. Miejscowość obojętna. Stefan Ratajczak, Sieraków, pow. Międzychód. zdw 44 554

**Szofer kowal**
z kursem podkówania koni, zmieni posadę zaraz lub 1 5. Oferty „Samochód", Poznań zdw 44 530

**Szofer**
zmieni posadę od 1. 5. lub zaraz za małem wynagrodzeniem. Oferty „Samochód", Poznań zdw 44 531

**Szofer**
może się zaraz zgłosić. Ceramika, Ludwikowo, p. Mosina.

**Przyczepkę**
do motocyklu z lewej strony sprzedam 350 zł. Żabikowo przy Poznaniu, Cmentarna, Spychała. zdw 44 660

**Samochód**
kryty „Essex" 4 osobowy prawie nowy, okazyjnie sprzedam. Zgłoszenia „Par", Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 16,113.

**Motocykl**
3½ K. M. zaraz na sprzedaż. Cena 900 zł. A. Meller, Rogoźno (Wlkp.)

**Sprzedam**
taksówkę nowy „Ford" ze stałą koncesją. Zgłoszenia Poznań, restauracja, ul. Ratuszowa 31.

**Samochód**
4 osobowy „Citroen", otwarty w dobrym stanie za 1 800 sprzedam. Szymanowski, Mikstat (Pozn). zdw 43 438

**Kupię**
2 używane koła i 4 obręcze fordowskie od ciężarówki. „Autokomunikacja", Mikstat (Pozn.) zdw 43 437

**Celem kupna**
większego samochodu sprzedamy korzystnie nasz samochód „Fiat" wzór 501, 4 osobowy w dobrym stanie. Zgłoszenia upr. pod zdw 43 435 do „Samochodu", Poznań.

## Komunikat Zarządu Drogowego w Kościerzynie

Powiatowy Zarząd Drogowy w Kościerzynie podaje do publicznej wiadomości, że w czasie od 7. kwietnia do 21 maja br. na szosie państw. Kościerzyna — Kaliska, w km. 66-71 i w czasie od 22 maja do 26 czerwca br. na szosie państw. Lubań — N. Karczma w km. 46-50 będą wałowanie i odnawiane powłoki jezdni. W związku z temi pracami ruch kołowy na tych odcinkach zostanie ograniczony specj. dla pojazdów mechanicznych.

## Z życia Pomorskiego Automobilklubu

Jak się dowiadujemy, Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy (sekretarjat Matejki 10) — na audjencji swej delegacji u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w dniu 3 kwietnia b. r. uzyskał protektorat Pana Prezydenta nad organizowanym przez siebie w porozumieniu z Pomorskim Związkiem Propagandy Turystycznej w Toruniu „Zjazdem nad morze" w dniach 28 i 29 czerwca b. r.

W ten sposób impreza ta — zakrojona na szeroką skalę, jako propaganda turystyczna i przemysłowa Pomorza — nabiera tem większego znaczenia, a uczestnicy jej będą mieli możność zdobycia — prócz artystycznie wykonanych plakiet, które każdy z zawodników otrzyma — szeregu nagród tak oficjalnych, jak i wyznaczonych przez poszczególne firmy i osoby.

Z chwilą otrzymania regulaminu tego zjazdu — podamy go do wiadomości naszych czytelników.

Podkreślając tę sportowo-turystyczną działalność Pomorskiego Automobilklubu — podkreślić również chcemy i starania klubu o doraźne materjalne korzyści swych członków. I tak w myśl umowy z firmą Standard-Nobel członkowie klubu przy zakupie benzyny i olejów na stacjach benzynowych firmy Nobel na podstawie książeczek czekowych, które są do nabycia w sekretarjacie klubu, otrzymują 2% rabatu od ceny benzyny i 10% rabatu od ceny olejów. Wymieniony system czekowy, prócz wyraźnej korzyści i wygody zwłaszcza przy dłuższych podróżach, daje członkom klubu możność jak najściślejszej kontroli zużywania materjałów pędnych. Również zapewnia Pomorski Automobilklub i ulgi kolejowe swym członkom, a mianowicie przy wyjazdach kolejowych z Bydgoszczy do miejscowości kuracyjnych, jak Zakopane, Krynica i t. d. korzystają członkowie klubu począwszy od dnia 1 maja b. r. z tych samych ulg, co członkowie Związku polskich towarzystw turystycznych.

## Odpowiedzi redakcji

*P. M. Synicyn w Częstochowie.* — Fabryka motocykli „Lech" znajduje się w Opalenicy p. Grodzisk. O ile nam wiadomo cena takiego motocykla 2 cylindrowego wynosi 2 400 zł.

W Polsce posiadamy cały szereg przedstawicielstw małych sportowych samochodzików. Są to niemieckie D. K. W. z 2-taktowym, dwu i czterocylindrowym silnikiem. Zastępstwo tej fabryki posiada firma „Polmotor" w Poznaniu, ulica Zwierzyniecka 7. Małe 4-ro taktowe, 4-cylindrowe samochodziki B. M. W. reprezentuje firma Komna w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego nr. 83-85. Fabryka maszyn G. Scherfke w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 93 ma zastępstwo małych 4-cylindrowych samochodów Dixi o sile 3/15 KM. Poza tem są u nas w sprzedaży małe 3-kołowe samochody sportowe Morgan D'Irsan. W Poznaniu reprezentuje te marki firma Suchanek i S-ka, plac Wolności 9.

*P. S. S. W. w Wolsztynie.* — Przepisy zabraniają palenia papierosów kierowcy siedzącemu przy kierownicy. Logicznie rozumując odnosić się to powinno do tego wypadku, kiedy samochód jest w ruchu, ponieważ jednak przepis wyraźnie tego nie powiada, należy wogóle nie palić, siedząc przy sterze.

Na wyjazd do Gdańska samochodem potrzebne są te same dokumenty, co w całym kraju, a więc dyplom szoferski i karta rejestracyjna. Poza tem należy mieć dowód osobisty z poświadczeniem obywatelstwa.

**Prośba**

*Czytelnicy, napiszcie nam kilka słów, co sądzicie o naszem piśmie, a zwłaszcza o jego pożyteczności!*

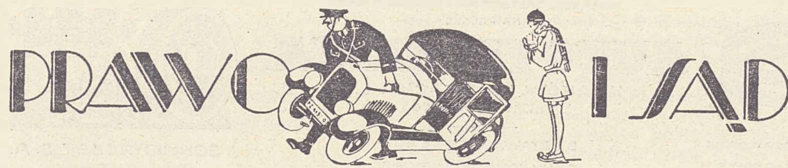
*P. M. K. w Radzyminie.* — Wszystkie wymienione przez Pana marki są bardzo dobre. Jeżeli chodzi o niezbyt dalekie jazdy, to nie radzimy Panu nabywać motocykla tej samej marki, którą już Pan posiadał, aczkolwiek jest ona równie dobra jak i inne, jest jednak nieoszczędna w użyciu.

Motocykl, który się Panu podobał najwięcej jest bardzo dobry, może więc Pan go nabyć, nadaje się on tak samo dobrze jak i pozostałe wymienione przez Pana. Należy jednak wybrać taką markę, której przedstawiciel ma na składzie części zamienne, gdyż sprowadzanie takowych z fabryki pociąga za sobą unieruchomienie motocykla na czas dłuższy.

*P. St. Samarzewski w Ostrowie Wlkp.* — Radzimy Panu zwrócić się do specjalnej firmy instalacyjno-elektrotechnicznej, która Panu udzieli wyczerpujących informacyj i przedłoży Panu dokładny spis i kosztorys niezbędnych do tego celu przyrządów i urządzeń. W Poznaniu istnieje cały szereg tego rodzaju firm jako to: Podkowiński, Elektro Industrja przy ul. 27 Grudnia, K. Gaertig, ul. Pocztowa 26 itd.

*P. Leon Litwic w Cieszenie.* — Stanowczo nie radzimy Panu zajmować się tego rodzaju eksperymentami, gdyż są one kosztowne i najczęściej niedoprowadzają do dobrego rezultatu. W obecnych warunkach można bardzo tanio nabyć motocykl używany w dobrym stanie.

Zastosowanie tego rodzaju silnika do motocykla stanowczo nie ma celu. Cały szereg fabryk odbywa obecnie takie próby z samochodami ciężarowemi. W zastosowaniu do motocykli taka rzecz nie opłaca się, ze względu na małe zużycie materjałów pędnych w silniku normalnym, pędzonym benzyną, jak również z powodu trudności przy rozruchu.




# Początkująca dyskusja

W dniu 8 lipca 1929 Sąd Rzeszy niem. wydał wyrok (ogl. w Jur. Wochenblatt 1929, str. 2816), który stał się w niemieckim świecie prawniczym przyczyną bardzo obszernej dyskusji. Wyrok ten sam w sobie nie zawiera nic szczególnie ciekawego, orzekając w sprawie bardzo drugorzędnej. Co spowodowało dyskusję, to pewien ustęp, w którym Sąd Rzeszy stwierdza, że w „komunikacji samochodowej istnieje skłonność do nieprzestrzegania przepisów ustawowych".

Jest to stwierdzenie zbyt odważne i ryzykowne w takiem ogólnikowem ujęciu, tak, że nie potrzeba żadnego wyszkolenia prawniczego, aby zrozumieć, w czem tkwi wada tego uogólnienia. Mimo to jednak w niemieckich kołach prawniczych enuncjacja Sądu Rzeszy, mimo, że posługuje się kategorjami myślenia pogawędki przy piwie, a nie kategorjami prawniczemi, wywołała dyskusję bardzo zasadniczą i to na temat stosunku sądów do automobilizmu.

Kwestje te w odniesieniu do naszych stosunków omawialiśmy już niejednokrotnie i to bardzo obszernie. Pozostał u nas system prawny niemiecki, w Niemczech rozwijany, pozostały więc też jego wady. Są one w pewnej mierze złagodzone przez fakt, że sądownictwo nasze, zawierające w swym składzie osobowym znacznie więcej sił młodych, niż w Niemczech, mniej narażone jest na niebezpieczeństwo skostniałości i bardziej zbliżone do życia praktycznego (wyroki naszego Sądu Najwyższego w sprawach samochodowych i innych są tego chwalebnym dowodem), jednak wady systemu jako takiego pozostały. Stąd też dyskusja prawników niemieckich, m. in. na łamach tygodnika specjalnego, poświęconego prawu automobilowemu „Das Recht des Kraftfahrers" zawiera niejedną myśl nową i interesującą również dla nas.

M. in. wybitny znawca i obrońca w karnych sprawach samochodowych, adwokat Louis z Hamburga, zwraca uwagę na znany fakt, że stanowisko automobilisty przed sądem jest zawsze trudne ze względu na pewną rutynę sądową, wynikającą z zasadniczej konstrukcji procesu karnego. Mianowicie prokurator przywykł w oskarżonym widzieć zawsze osobnika, wykraczającego przeciw porządkowi prawnemu, w poważniejszych sprawach nawet, uważać go za szkodnika w społeczności ludzkiej, którego unieszkodliwienie leży w interesie powszechnym. Tymczasem w sprawach samochodowych oskarżeni są prawie z reguły, z bardzo małemi wyjątkami, ludźmi bardzo poczciwymi, którzy sami najwięcej żałują, że stało się nieszczęście i których obrona idzie przeważnie w tym kierunku, że w danym wypadku nawet przy najwyższym wysiłku nerwów i woli nie byli w stanie zapobiec wypadkowi. Oskarżony automobilista nie jest naogół zbrodniarzem, jak oszust, włamywacz, morderca czy gwałciciel, którzy popełniają czyn dla swej korzyści, z powodu chorobliwego zboczenia lub też wskutek zbrodniczych instynktów. Niestety, tej ogromnej różnicy nie rozumieją wciąż jeszcze w znacznej większości sędziowie i urzędnicy prokuratury, jeszcze im różnicy tej nie wytłumaczono, albo też nie przyszli do tego przekonania na podstawie własnych doświadczeń.

W dyskusji do powyższego momentu dodaje, w odpowiedzi na ten zarzut, członek urzędu prokuratorskiego w Dreźnie, prokurator dr. Steffan, niesłychanie ciekawe uwagi, wyjaśniając słusznie, że stanowisko tego rodzaju jest spowodowane nietylko rutyną sądową, lecz przedewszystkiem i to w pierwszym rzędzie, samym duchem ustaw, w tym kierunku przestarzałych i nie liczących się z nowoczesną rzeczywistością.

Oto co pisze p. Steffan:

„Nie ulega kwestji, że oskarżeni w sprawach samochodowych — z małemi wyjątkami — różnią się bardzo zasadniczo od innych przestępców. Sprawy samochodowe są przestępczością, która, możnaby prawie powiedzieć, z koniecznością występuje u każdego automobilisty, gdy tylko złożył egzamin jazdy. Kto decyduje się na prowadzenie samochodu, musi sobie powiedzieć, że prędzej czy później jego rejestr karny zapełni się notatkami. Źródła niebezpieczeństwa w automobiliźmie są zbyt wielkie, by automobilista mógł ich uniknąć na dalszą metę. Nawet najsumienniejszy i najwprawniejszy kierowca uwięźnie kiedyś w sidłach prawa. Niema innej czynności, któraby wykazywała tak znaczne predyspozycje kryminalne, jak kierowanie samochodem, a przestępczość ta, której ofiarą padają wszystkie sfery ludności równomiernie, mężczyźni i kobiety, przybiera rozmiary wprost zatrważające. Nie będziemy tu rozwodzić się nad tem, dlaczego stale wzrasta liczba wypadków samochodowych, a razem z nią przestępczość w tej dziedzinie, wystarczy jednak powiedzieć, że nakazami i zakazami, rozporządzeniami i grzywnami niczego nie poprawimy. Nasza mizerja komunikacyjna ma swoje źródło przedewszystkiem w przestarzałości naszych metod zapobiegania wypadkom. Przy tej okazji poruszę inną kwestję bolesną z tego zakresu, a mianowicie ubóstwo środków karnych obowiązującego systemu prawnego (który i u nas obowiązuje — red.). § 230 kodeksu karnego zagraża automobiliście, który wyrządził innej osobie szkodę cielesną, karą grzywny lub więzienia. O ile automobilista z jakichkolwiek powodów nie może zapłacić grzywny, musi odcierpieć wyznaczoną zastępczo karę więzienia. Innemi słowy dotyka go taka sama kara, jak złodzieja, oszusta, szantażystę, gwałciciela. Uprzytomnijmy sobie tylko: mimowolny uraz, może tylko siniec, spowodowany przez błędne ocenienie skutków aktu woli ze strony automobilisty. Poszkodowany często nawet nie domaga się ukarania, a jednak ukaranie musi nastąpić z urzędu, o ile kierowca jest automobilistą zawodowym, a karą zastępczą zawsze musi być więzienie. Z jednej strony uczciwi i poczciwi ludzie, którzy na sekundę lub ułamek sekundy zmniejszyli napięcie uwagi, tak działający rozmyślnie, podstępny i haniebny złodziej i oszust, obaj równo karani więzieniem, karą hańbiącą tego rodzaju równość jest oczywistą niemożliwością. (Projekt polskiego kodeksu karnego idzie nawet jeszcze dalej, gdyż likwiduje zupełnie karę niehańbiącego pozbawienia wolności, t. j. karę twierdzy — przyp. red.) Opinja publiczna, a w szczególności koła towarzyskie w fakcie odcierpienia kary więzienia dopatrują się zawsze hańby, bez względu na to, z jakiego powodu więzienie odcierpiano. (U nas znacznie ostrzej, niż w Niemczech — red.) Czy tego rodzaju skutki są uzasadnione u automobilisty, którego wykroczenia nie mają nic wspólnego z charakterem? To, co oskarża automobilistę, to nie jest jego przestępcze zachowanie się, lecz w pierwszej linji spowodowany efekt. A czy skutek ten jest ciężki, czy lekki, to zależy już z reguły od tysiąca przypadków. Przez najdrobniejszą nieuwagę, wskutek nieszczęśliwego splotu okoliczności mogą powstać skutki jaknajcięższe, np. śmierć człowieka, a z drugiej strony nawet przy znacznem przewinieniu skutek może być minimalny i wypadek zupełnie nieszkodliwy. Przypuśćmy, że wyższy urzędnik jest automobilistą i wskutek urazu cielesnego z wynikiem śmiertelnym musi odcierpieć karę więzienia. Sam fakt, że siedział w kryminale, spowoduje pozbawienie urzędu w drodze dyscyplinarnej. Nieuwaga sekundy niszczy egzystencję człowieka i rezultat pracy całego życia. Niewątpliwie jest obowiązkiem państwa strzec życia i zdrowia swych obywateli i pociągać do odpowiedzialności tych, którzy przeciw dobrom tym wykraczają. Kara powinna być, jeżeli to potrzebne, — dotkliwa i przykładna i może nią nawet być kara na wolności. Tylko dlaczego kara ta ma powodować zaraz śmierć cywilną? Między karami za czyny hańbiące, a karami za oznaczone poprzednio przestępstwa należy pociągnąć ścisłe rozgraniczenie. Należałoby życzyć sobie, aby problem ten został uwzględniony przy redakcji nowego kodeksu karnego."

Tak pisze prokurator drezdeński. Wywody jego słowo w słowo możnaby przystosować do naszych stosunków, z tem obostrzeniem jeszcze, że w przeciwieństwie do stosunków niemieckich zaznacza się u nas jeszcze bardzo silne uprzedzenie do automobilizmu wogóle u ludności, które do pewnego stopnia również pogarsza sytuację automobilisty i konieczność rozgraniczenia kar hańbiących od niehańbiących potęguje jeszcze bardzo znacznie. Niestety, nasz projekt kodeksu karnego tego wszystkiego dotychczas nie uwzględnił. Może uwzględni w następnych redakcjach?

*(pz)*

## Znakowanie dróg samochodowych

Ministerstwo Robót Publicznych poleciło dyrekcjom okręgowym przystąpić do „znakowania" dróg samochodowych w Polsce. Na międzynarodowych mapach samochodowych droga otrzymuje numer. Przecznice głównych arterji otrzymują również numery. Na słupkach kilometrowych i na drogowskazach oznacza się w kolorze widocznym numer głównej arterji, na przecznicach numer głównej arterji, a pod nim numer kolejny przecznicy. Numery na mapach odpowiadają numeracji na słupkach. Taki system wprowadzony jest we Francji i w Niemczech. Podług tego systemu cudzoziemiec może się zorjentować, gdzie się w danej chwili znajduje.

Za punkt wyjściowy, od którego rozchodzą się wszystkie drogi w Polsce, przyjęto kolumnę króla Zygmunta w Warszawie. Od tej kolumny rozchodzą się drogi główne, oznaczone numerami od 1 do 18. Znaki będą białe, z czerwonemi obwódkami i czarnemi numerami.

## Porady prawne

*Pan T. Szmania, Warszawa.* — Sprawa jest bardzo ciekawa o tyle, że rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z 28. I. 1928 przepisuje, że przed skrzyżowaniem dróg należy dawać sygnały ostrzegawcze. Zachodziłyby dwie kwestje. 1. Czy sygnały te trzeba dawać zawsze przy zbliżaniu się do skrzyżowania dróg, czy to potrzebne, czy nie, lub też tylko w razie potrzeby. Z uwagi na to, że spokój nocny jest również interesem publicznym, należałoby uznać, że obowiązek dawania sygnałów ostrzegawczych istnieje w razie potrzeby. Ustawa nic jednak o tem nie mówi. 2) Czy sygnał świetlny jest również sygnałem ostrzegawczym? Niewątpliwie tak, gdyż ustawa wymienia sygnały dźwiękowe osobno, a jestto tylko jeden rodzaj sygnałów ostrzegawczych. Niech Pan wniesie sprzeciw. W najbliższym czasie damy artykuł na powyższy temat.

# HUMOR

### Nowoczesny rolnik...

— Pan powinien kupić sobie motocykl!
— Cóż ja, jako rolnik, mam robić z motocyklem?
— No, przecież na krowę pan nie siądzie, aby się udać do miasta. Wyglądałoby to komicznie.
— Tak, ale jeszcze bardziej komicznie by wyglądało gdybym mój motocykl chciał doić!

### Też przysięga...

— Wiesz, Zosia przysięgła, że nie poślubi nigdy żadnego człowieka na ziemi.
— Jakto, przecież w zeszłym tygodniu wyszła zamąż?
— Tak, ale wzięła ślub w samolocie.

### Z gestem...

Instruktor (do ucznia):
— Niechże pan, do djabła, nie daje gazu podczas zmiany biegu!
— Poco pan zrzędzi o tę trochę gazu. Przecież mogę zapłacić!

### Sprytnie się urządził...

Do składu akcesoryj samochodowych wchodzi klient.
— Czy prowadzi pan opony marki Rekord? — pyta.
— Nie, niestety...
— Hm.
— Lecz jeśli pan sobie życzy, mogę natychmiast zamówić.
— Doskonale! Jestem właśnie przedstawicielem firmy Rekord.

### Zrozumiałe...

— Podobno miał pan wczoraj wygłosić w Automobilklubie referat o benzynie syntetycznej?
— Nie, wie pan, nie wygłosiłem go, gdyż już się zrobiło późno i...
— Ha, słuchacze byli zapewne zbyt zmęczeni?
— Nie, to niekoniecznie, ale, — jakby to powiedzieć — nie potrafiłem już słowa „syntetyczny" wymówić prawidłowo...

## Wdzięczny automobilista



*Automobilista: (gdy, po udzieleniu pomocy przygotowuje się luksusowy samochód do odjazdu)::
— Bardzo uprzejmie dziękuję za pomoc. Mam nadzieję, że będę mógł się przy okazji odwdzięczyć.*

## Gdy się wiosna budzi...



*Gdy słonko kwietniowe zaczęło na dobre przygrzewać, samochody wypuszczone z dusznych garaży, brykają na murawce, niczem kozy na hali.*

### Małe, ale doskonałe...

Pewien Amerykanin, zwyczajem Yankesów, przechwalał się:
— U nas w Chicago mamy samochód, tak wielki jak kościół.
— A my naodwrót, — odpowiada Polak — mamy w Poznaniu samochód, tak mały, że daje się złożyć i umieścić w kieszeni. A mimo to jest to doskonały samochód.
— Nie chce mi się wierzyć! Musiałbym to zobaczyć!
Na to wyciąga nasz rodak z kieszeni palta tygodnik „Samochód" i z ukłonem podaje go zdumionemu Amerykaninowi.

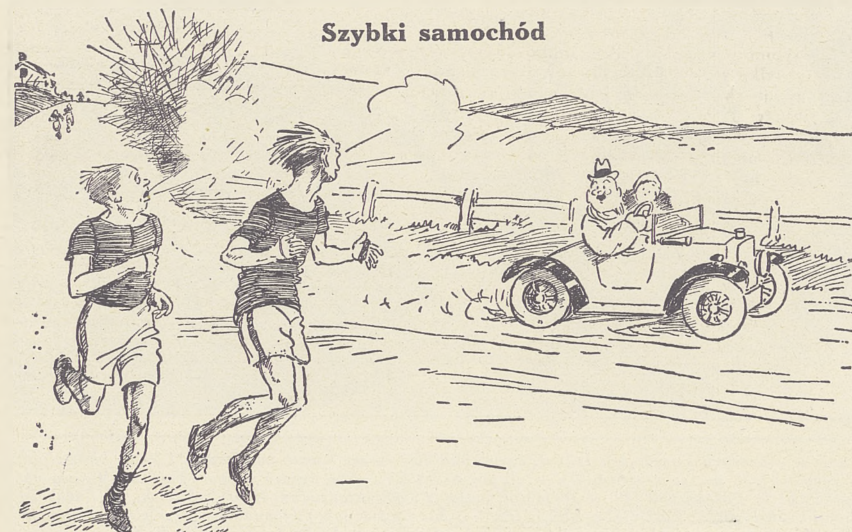
### Wprost przeciwnie...

— Słuchaj Zosiu — powiada motocyklista do swej towarzyszki, — taka jazda motocyklem po złej drodze, to doprawdy niezbyt przyjemna. Czy ciebie nie boli głowa?
— Nie, wprost przeciwnie...

### Chłodnica...

Pani Nowobogacka siedzi w swym nowym, luksusowym wozie. Lipcowe słońce praży niemiłosiernie, tak, że otyłej damie pot ścieka z czoła.
— Janie — powiada wreszcie do szofera — włączże nareszcie chłodnicę!
— Czy pani sądzi, że wówczas wydobędę z niej mrożoną kawę lub lody?

## Szybki samochód



*Biegacze: — Czy nie widział pan przypadkiem poprzednich biegaczy?
Automobilista: — O tak, wyprzedzili nas pół godziny temu.*

### Mężczyzna a samochód

Urocza adeptka automobilizmu próbuje przez dłuższy czas uruchomić silnik. Gdy jej się to nie udaje, stwierdza wkońcu:
— Jednak mężczyzna jest mniej skomplikowany, niż samochód.
No i łatwiej go rozruszyć.

### Pojętna papuga...

Okno stoi otworem, przy oknie klatka z papugą.
Na ulicy, pod oknem, automobilista naprawia „pannę".
Wtedy powiada ciotka Leokadja:
— Na miłość boską, Agato, zamknij okno, bo się nasza papuga nauczy tych brzydkich przekleństw!

# Rozmaitości ze świata



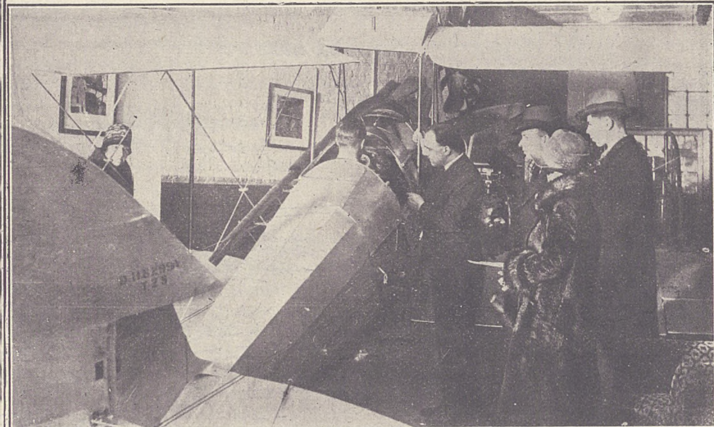

*Autobus sleeping Pickwick w Nowym Jorku jest obecnie najwygodniejszym wehikulem na dalsze podróże. Może on pomieścić 26 osób i jest nadzwyczaj komfortowo urządzony. W dzień wnętrze jego można zamienić na restaurację, w nocy na sypialnię, przedzieloną na liczne separatki. Silnik tego autobusu, na wypadek remontu, zesuwa się z podwozia na saniach.*

* * *

*Znany z różnych filmów wilczek Pola, którego czytelnicy nieraz już podziwiali na ekranie posiada również samochód, na którym urządza wraz ze swoją panią codzienne wycieczki.*

* * *

*W Londynie otworzono w ubiegłym tygodniu sklep, w którym można nabyć na raty awjonetki różnych typów.*



*Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pól strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.* 